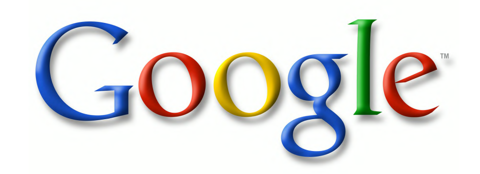
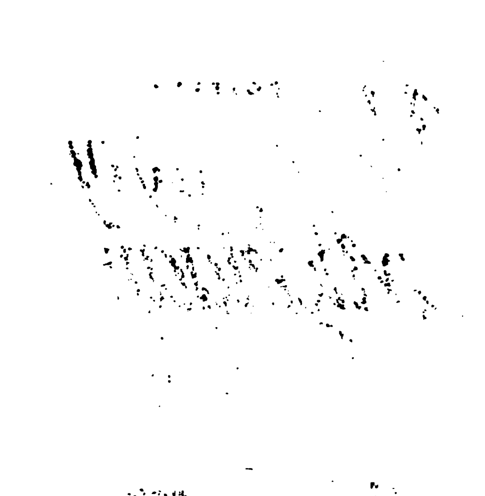




RECUEIL

DES

PIÈCES OFFICIELLES

RELATIVES AUX

CHEMINS DE FER SUISSES.

(Etabli conformément au vœu exprimé par le Conseil national suisse le 1er Février 1853.)

TOME V.

(Depuis le 22 Janvier 1863 jusqu'au 21 Décembre 1866.)

BERNE,
IMPRIMERIE DE C. J. WYSS.
1867.

RECUEIL

DES

PIÈCES OFFICIELLES

RELATIVES AUX

CHEMINS DE FER SUISSES.

TOME V.

PREMIÈRE LIVRAISON.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

le transport sur les chemins de fer suisses.

(Du 22 Janvier 1863.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu

a. les pétitions du Commerce de Genève, d'Argovie, de Bâle et de Lucerne, et de la Société commerciale et industrielle de Berne, demandant la suppression de divers inconvénients en matière de transport sur les chemins de fer suisses;
b. les réponses à ces pétitions des Etats confédérés et de toutes les administrations des chemins de fer suisses;
c. un rapport du Conseil fédéral du 7 Novembre 1862;
d. une motion de Mr. le Colonel Corboz, renvoyée au Conseil fédéral en date du 26 Juillet 1861;

considérant :

qu'au moyen du nouveau règlement adopté d'un commun accord par les diverses compagnies de chemins de fer, il a été remédié à la plupart des plaintes et que l'on a l'espoir de voir disparaître prochainement les inconvénients qui peuvent encore subsister;

vu que les Cantons, eu égard à la compétence qui leur appartient en matière de chemins de fer, sauront prendre, le cas échéant, les mesures nécessaires;

et dans la conviction que si des réclamations fondées étaient renouvelées, le Conseil fédéral saurait, pour ce qui le concerne, pourvoir à la conservation des intérêts généraux,

arrête :

Il ne sera pas donné suite pour le moment à la question concernant le transport sur les chemins de fer suisses.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 15 Janvier 1863.

Le Président : Dr A. ESCHER.

Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 22 Janvier 1863.

Le Président : Guill. VIGIER.

Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 20 Février 1863.

Le Président de la Confédération :
C. FORNEROD.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral touchant le droit de concession à acquitter à la caisse des postes par l'administration du chemin de fer Nord-Est suisse pour l'année 1862.

(Du 23 Janvier 1863.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu le rapport du Département des Postes du 21 Janvier 1863;

considérant que la Compagnie du chemin de fer du Nord-Est suisse paie à ses actionnaires pour 1862 un dividende de huit pour cent;

considérant les préjudices très-considérables causés à l'Administration des postes par l'établissement des chemins de fer;

en application de la réserve faite dans les arrêtés fédéraux portant approbation des concessions pour les divers chemins de fer,

arrête :

La Compagnie du Nord-Est suisse acquittera à la caisse de l'Administration des postes, pour l'année 1862, fr. 18,500 comme droit de concession de 37 lieues de parcours à fr. 500.

Berne, le 23 Janvier 1863.

Le Président de la Confédération :
C. FORNEROD.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral touchant le droit de concession à acquitter à la caisse des postes par l'administration du chemin de fer du Central suisse, pour l'année 1862.

(Du 23 Janvier 1863.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu le rapport du Département des Postes du 21 Janvier 1863;

considérant que la Compagnie du chemin de fer du Centre suisse paie à ses actionnaires pour 1862 un dividende excédant cinq pour cent;

considérant les préjudices très-considérables causés à l'Administration des postes par l'établissement des chemins de fer;

en application de la réserve faite dans les arrêtés fédéraux portant approbation des concessions pour les divers chemins de fer,

arrête :

La Compagnie de la ligne du Central suisse acquittera à la caisse de l'Administration des postes, pour l'année 1862, fr. 20,550 comme droit de concession de $51^{6}/_{16}$ lieues de parcours à fr. 400.

Berne, le 23 Janvier 1863.

Le Président de la Confédération :
C. FORNEROD.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

touchant

une modification de la concession pour un chemin de fer de Lucerne à la frontière Lucerne-Zoug.

(Du 27 Janvier 1863.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu

1) un décret du Grand Conseil du Canton de Lucerne du 3 Décembre 1862 portant modification d'une concession accordée le 1er Février 1862 à la Compagnie du Nord-Est suisse pour un chemin de fer de Lucerne à la frontière Lucerne-Zoug, et approuvée par arrêté fédéral du 6 Février 1862; *

2) un rapport et une proposition du Conseil fédéral du 17 Décembre 1862,

arrête:

1. La ratification fédérale est accordée au susdit décret du Grand Conseil du 3 Décembre 1862.

2. Toutes les dispositions de l'arrêté fédéral du 6 Février 1862 touchant le chemin de fer d'Altstætten-Zoug-Lucerne sur territoire lucernois, sont d'ailleurs maintenues.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 22 Janvier 1863.

Le Président: Dr. A. ESCHER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 27 Janvier 1863.

Le Vice-Président: Ed. HÆBERLIN.
Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

---

* V. Recueil des pièces offic. relatives aux chemins de fer suisses, T. IV, p. 364.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 20 Février 1863.

Le Président de la Confédération :
C. FORNEROD.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Chemin de fer à traction de chevaux au Canton de Genève.

Arrêté
du
Conseil d'Etat de Genève fixant les conditions générales de la concession pour un chemin de fer américain entre Genève et Carouge.

(Du 4 Octobre 1861.)

LE CONSEIL D'ETAT,

vu la lettre, sans date, de Mr. Edw. *Phelps*, fondé de pouvoirs de la Compagnie C. *Burn* et Cie., pour accuser la réception de l'arrêté, en date du 27 Août 1861, relatif à la concession provisoire d'un chemin de fer à traction par chevaux entre Genève et Carouge, et pour proposer certains changements et modifications aux clauses portées au dit arrêté ;

après délibération,

arrête

de modifier, ainsi qu'il suit, les conditions de son arrêté rap-

pelées plus haut, portant concession d'un chemin de fer américain entre Genève et Carouge, en faveur de MM. C. *Burn* et Cie.

Art. 1. La concession de 50 années pour l'établissement du tramway dans le Canton de Genève ne deviendra définitive que cinq ans après l'établissement de la première ligne. Pendant cet intervalle de cinq ans, elle pourra toujours être retirée par l'Etat, sans indemnité, dans le cas où l'expérience ne serait pas satisfaisante. Cet essai aura lieu sur la route cantonale de Genève à Carouge, et ne pourra être poussé plus loin sans l'autorisation du Conseil d'Etat.

Art. 2. Cette concession sera transmissible à une Société ou à un particulier avec l'approbation du Conseil d'Etat, et selon les bases qui seront fixées.

Art. 3. Il est expressément réservé que toutes autres Compagnies ou entreprises de voitures auront le droit de se servir des rails placés pour le tramway, moyennant une rétribution que déterminera le cahier des charges, la priorité de passage restant réservée aux voitures des concessionnaires.

Art. 4. Le point de départ de la voie ferrée sera, à Genève, la place Neuve, et le point d'arrivée, à Carouge, la place du Rondeau.

La voie suivra la route actuelle de Carouge, le pont de pierre sur l'Arve, et la route cantonale dans la traversée de la ville jusqu'au rond-point.

Art. 5. En raison du peu de largeur du pont sur l'Arve, et en évitation d'accidents, ce pont devra être élargi par la suppression des bahuts actuels. Ces bahuts seront remplacés par un syrème de barrières en fer avec consoles afin de donner au pont une plus grande largeur. Cet élargissement sera opéré pour l'époque de l'ouverture de la voie ferrée. Le travail sera exécuté par la Compagnie sur les plans dressés et sous la Direction du Département des Travaux publics. Les roches des bahuts seront remises à l'Administration cantonale.

La Compagnie fera au Canton l'avance de la totalité des frais du dit élargissement.

Les travaux à exécuter étant évalués à une quinzaine de mille francs environ, déduction faite de la valeur approximative des bahuts disponibles, les concessionnaires participeront à ces travaux pour la moitié de la somme.

Le surplus du prix sera remboursé par l'Etat en cinq annuités d'égale valeur, dans les cinq années de la concession provisoire, le tout sans porter d'intérêts.

Si la concession était retirée avant l'expiration de 5 ans, l'Etat rembourserait à la Compagnie le prix des travaux d'élargissement du pont, selon que cela sera prévu par le cahier des charges.

Art. 6. Pour toutes les autres conditions de détail de la concession, le Département des Travaux publics est chargé de préparer et soumettre au Conseil d'Etat un projet de cahier des charges à imposer à la Compagnie *Burn* et Cie.

Art. 7. La concession définitive pourra, *de même que la concession provisoire,* être retirée en cas d'inobservation du cahier des charges, d'accidents ou d'inconvénients graves que l'exploitation ferait connaître. Ce retrait aura lieu à teneur des clauses qui seront fixées ultérieurement par le cahier des charges qui règlera la concession.

Genève, le 4 Octobre 1861.

Au nom du Conseil d'Etat,

Le Chancelier : Marc VIRIDET.

ARRÊTÉ

du

Conseil d'Etat du Canton de Genève approuvant le cahier des charges définitif de la concession du chemin américain.

(Du 15 Octobre 1861.)

LE CONSEIL D'ETAT,

vu l'art. 6 de son arrêté, en date du 4 Octobre 1861, relatif à la concession d'un chemin dit américain, à traction de chevaux, sur le territoire du Canton, en faveur de MM. Burn et Cie. ;

sur la proposition du Conseiller d'Etat chargé du Département des Travaux publics,

arrête

d'adopter le projet de cahier des charges dont la teneur suit, pour le règlement définitif des clauses et conditions de détail imposées à MM. Burn et Cie. :

Cahier des charges relatif à la concession d'un chemin américain, desservi par des chevaux, à établir sur le domaine public cantonal.

Art. 1. La voie concédée par l'arrêté du Conseil d'Etat, en date du 4 Octobre 1861, sera construite aux frais, risques et périls de la Compagnie C. Burn et Cie.

Le tronçon d'essai, partant de la place Neuve, à Genève, pour aboutir à la place du Rondeau, à Carouge, suivra le tracé qui sera fixé par l'Inspecteur des Travaux publics.

Il sera établi sur cette ligne un service de transport de voyageurs et de marchandises.

Art. 2. Les détails d'exécution de la ligne, à l'exception des travaux à exécuter sur le pont de Carouge, seront approuvés par l'Inspecteur des Travaux publics, sur le vu des plans présentés par les concessionnaires.

Il en sera de même pour les bureaux d'attente et de contrôle qui pourront être autorisés sur la voie publique.

Pendant le cours d'exécution de ces travaux et la durée de la concession, les concessionnaires pourront présenter des modifications aux dispositions arrêtées; mais elles ne pourront être effectuées qu'avec l'assentiment du Département des travaux publics. De son côté, le Département pourra ordonner d'office, dans les dispositions de la voie ferrée, les modifications que l'expérience ou des changements à faire sur la voie publique feraient reconnaître nécessaires. En aucun cas, ces modifications ne pourront donner ouverture à une indemnité.

Art. 3. La voie ferrée sera posée au niveau du sol, sans saillie ou dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du Département des Travaux publics.

Les rails seront protégés extérieurement, sur toute la ligne, par des bandes de pavés carrés de premier choix, ayant 0,35 de largeur.

Le pavage de la route cantonale, dans la ville de Carouge, sera rétabli de suite aux frais de la Compagnie dans toute la largeur fixée ci-dessus, y compris l'espace entre les deux rails.

Ce pavage sera exécuté par des entrepreneurs choisis par l'Etat, qui fournira les pavés et le sable nécessaires.

Art. 4. Le défoncement de la chaussée et l'ouverture des tranchées seront effectués avec toute la célérité et toutes les précautions convenables. La chaussée devra, autant que possible, être rétablie dans la même journée et remise dans le meilleur état.

En cas de négligence, retard ou mauvaise exécution, il y sera immédiatement pourvu d'office, aux frais de la Compagnie concessionnaire, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre elle pour contravention aux règlements de police sur la voirie, et des dommages-intérêts dont elle pourrait être passible envers les tiers en cas de dommage ou d'accident. Le recouvrement des frais faits d'office aura lieu contre la Compagnie par le percepteur des contributions.

Art. 5. Le déchet résultant du défoncement ou du rétablissement de la chaussée sera couvert par des fournitures de matériaux neufs, de la même nature et qualité que ceux employés pour la chaussée.

Les réparations seront faites par les cantonniers de la Compagnie et à ses frais.

Art. 6. Ainsi que cela résulte de l'article 5 de l'arrêté de concession en date du 4 Octobre 1861, *les bahuts actuels du pont sur l'Arve* seront supprimés et remplacés par un système de barrières en fer, supportées par des consoles en fonte encastrées dans les faces de tête du pont, afin de donner à celui-ci une plus grande largeur. Cet élargissement sera opéré par la Compagnie pour l'époque de l'ouverture de la ligne ferrée.

Le travail sera exécuté sur les plans dressés et sous la direction de l'Inspecteur des travaux publics.

Les roches des bahuts seront remises à l'Administration cantonale.

La Compagnie fera au Canton l'avance de la totalité des frais du dit élargissement.

Les travaux à exécuter étant évalués à une quinzaine de mille francs, déduction faite de la valeur approximative des bahuts disponibles, les concessionnaires participeront à ces travaux pour la moitié de la somme. Le surplus du prix des dits travaux sera remboursé par l'Etat en cinq annuités d'égale valeur, dans les cinq années de la concession provisoire, le tout sans porter d'intérêts.

Dans le cas où la concession serait retirée avant l'expiration des cinq ans, l'Etat rembourserait la totalité du prix d'élargissement du pont, par tiers, payables: un tiers immédiatement, le second tiers au bout d'une année, et le dernier tiers six mois après.

Art. 7. Les fers, bois et autres éléments constitutifs de la voie ferrée devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 8. Les concessionnaires seront tenus de rétablir et d'assurer à leurs frais les écoulements d'eau, les conduits de gaz, etc., qui seraient arrêtés, suspendus ou changés par leurs travaux.

Ils rétabliront de même les accès des communications publiques ou particulières que ces travaux les obligeraient à modifier.

Art. 9. Les concessionnaires devront présenter immédiatement leurs plans après le décret de concession accordé par le Grand Conseil.

L'exécution de ces dits plans devra être commencée de suite et menée avec toute la célérité possible.

La mise en activité de service de la ligne Genève-Carouge ne pourra avoir lieu que lorsque les travaux seront achevés, et après reconnaissance et réception faites par l'Inspecteur des travaux publics.

Art. 10. La voie ferrée sera constamment entretenue en bon état par les concessionnaires; les *garde-voie*, qu'ils y placeront à leurs frais, seront Genevois ou acceptés par le Département des Travaux publics. Ils devront être assermentés et pourront dresser procès-verbal pour les délits de voirie. En cas de négligence, l'Administration cantonale pourvoirait d'office à la nomination ou à la destitution de ces employés, si la Compagnie ne tenait pas compte des avis qui lui seraient donnés.

Art. 11. Les voitures seront du meilleur modèle, suspendues sur ressorts; garnies à l'intérieur de banquettes rembourrées, fermées à glaces, éclairées le soir et chauffées pour l'hiver. Ces voitures devront remplir les conditions réglées ou à régler, qui servent pour le transport des personnes.

Art. 12. Les concessionnaires ne seront admis à réclamer aucune indemnité, ni à raison des dommages que le roulage ordinaire pourrait causer à la voie ferrée, ni à raison de l'ouverture de nouvelles voies de communication, de construction de canaux ou d'égoûts, conduits de gaz, pavés à rétablir, nouveaux modes de transport qui pourraient être mis en concurrence avec celui des concessionnaires, ni à raison de troubles ou interruptions du service qui pourraient résulter de mesures temporaires ou d'ordres de police, soit des travaux exécutés par l'Administration, soit enfin par le fait d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Art. 13. En cas d'interruption de la voie ferrée, pour une cause quelconque dépendant d'elle, la Compagnie sera tenue de continuer à desservir la ligne entière par d'autres moyens convenables, sans augmentation de tarif. A défaut, l'Etat pourra y pourvoir d'office, aux frais et risques de la Compagnie.

Art. 14. Cette concession sera toujours révocable, lorsque les concessionnaires ne rempliront pas les diverses obligations qui leur sont imposées par le présent cahier des charges. Dans le cas où ils encourront la déchéance, le Conseil d'Etat ordonnera pu-

rement et simplement la suppression de la ligne aux frais, risques et périls des concessionnaires.

Si le retard dans les travaux ou l'interruption de l'exploitation provenait de force majeure, régulièrement constatée, les dispositions relatives à cet article ne seraient pas applicables à la Compagnie.

Art. 15. Une fois entrepris, les travaux devront être achevés dans un délai de trois mois, sauf cas de force majeure constatée.

Art. 16. Les prix du transport des voyageurs et des marchandises sont en moyenne de 25 % au-dessous des tarifs actuels. Ces prix feront l'objet d'un règlement spécial qui devra être soumis à l'approbation du Conseil d'Etat. Il en sera de même pour les heures de départ et d'arrivée, qui devront être publiées par les concessionnaires et à leurs frais.

Art. 17. Les frais de visite, de réception des travaux, ainsi que ceux de surveillance, seront arrêtés par le Département des Travaux publics et réglés par les concessionnaires.

Art. 18. Tout abonnement pour l'usage de la voie par des voitures ordinaires, ne pourra être valable qu'autant qu'il aura été approuvé par le Conseil d'Etat, qui aura toujours le droit de fixer un maximum de prix d'abonnement.

Art. 19. Si, en vertu de l'art. 2 de l'arrêté du 4 Octobre 1861, la concession est transmise, le nouveau concessionnaire sera soumis à toutes les clauses et obligations de la concession.

Art. 20. La Compagnie demeure soumise aux règlements de police et de voirie intervenus ou à intervenir. Elle se conformera à toutes les mesures qui lui seront prescrites.

Art. 21. Elle fera régulièrement élection du domicile à Genève.

Art. 22. Toutes les contestations entre les Départements de l'Etat et les concessionnaires seront tranchées administrativement par le Conseil d'Etat.

Art. 23. Il sera remis un plan de l'exécution de tous les travaux de la ligne au Département des Travaux publics, une fois qu'elle sera terminée.

Art. 24. Tous les droits des tiers sont et demeurent réservés.

Art. 25. En vue d'un rachat possible par l'Etat, la Compagnie dressera chaque année et remettra à l'Administration un inventaire général de l'actif et du passif de l'entreprise au 31 Décembre. Le prix du rachat serait basé sur les chiffres moyens des six dernières années.

Art. 26. A l'expiration de la concession, au bout des 55 années, l'Etat sera subrogé à tous les droits des concessionnaires dans la propriété de la voie ferrée, et il entrera immédiatement en jouissance de cette voie et de ses dépendances établies sur le sol public. Les concessionnaires seront tenus de lui remettre le

tout en bon état d'entretien. Les objets mobiliers, à l'exception des chevaux, pourront être acquis par l'Etat.

Si l'Etat prononçait la déchéance, s'il retirait la concession ou s'il ne jugeait pas devoir conserver la voie à l'expiration de la concession, les concessionnaires seront tenus d'enlever les engins qui en dépendent, et de remettre les lieux dans leur état primitif, le tout à leurs frais.

Genève, le 15 Octobre 1861.

Au nom du Conseil d'Etat,

Le Chancelier : Marc VIRIDET.

ARRÊTÉ

du

Conseil d'Etat de Genève, touchant le cautionnement exigé de la Compagnie *Ch. Burn et Cie.*

(Du 18 Octobre 1861.)

LE CONSEIL D'ÉTAT

arrête :

Il sera exigé de la Compagnie Ch. *Burn* et Cie un cautionnement de *quinze mille francs* qui lui sera restitué dès que les travaux du pont de Carouge auront été terminés, le montant de ses avances pour ce travail devant continuer à lui servir de cautionnement.

Genève, le 18 Octobre 1861.

Au nom du Conseil d'Etat,

Le Chancelier : Marc VIRIDET.

LOI

concernant

la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à traction par chevaux sur le territoire du Canton de Genève.

(Du 23 Octobre 1861.)

LE GRAND CONSEIL,

sur la proposition du Conseil d'Etat,

décrète ce qui suit :

Article unique. Est approuvée la concession de la construction et de l'exploitation d'un chemin dit *américain*, à traction par chevaux, sur le territoire du Canton.

Cette concession, accordée présentement à MM. *Burn* et Cie, est autorisée aux clauses et conditions déterminées dans les arrêtés rendus par le Conseil d'Etat, à la date du 4 Octobre 1861, et du 18 Octobre de la même année.

Les Conseil d'Etat est chargé de faire promulguer les présentes dans la forme et le terme prescrits.

Fait et donné à Genève le vingt-trois Octobre mil huit cent soixante-un, sous le sceau de la République et les signatures du Président et du Secrétaire du Grand Conseil.

Le Président du Grand Conseil :
J.-M. BADOLLET.

Le Secrétaire du Grand Conseil :
Elie DUCOMMUN.

Le Conseil-d'Etat promulgue la loi ci-dessus pour être exécutoire, dans tout le Canton, dès le jour de demain.

Genève, le 8 Novembre 1861.

Au nom du Conseil d'Etat,
Le Chancelier : Marc VIRIDET.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

touchant

le chemin de fer à traction de chevaux entre Genève et Carouge.

(Du 28 Janvier 1863.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le rapport et la proposition du Conseil fédéral du 26 Décembre 1862 concernant la ratification de la concession pour le chemin de fer à traction de chevaux entre Genève et Carouge,

arrête :

1. Le Conseil fédéral est chargé de soumettre à un nouvel examen les rapports légaux des chemins de fer dits à traction de chevaux vis-à-vis de la législation fédérale soit de la loi fédérale sur les chemins de fer et de la loi sur les postes, et de présenter des propositions définitives dans une des prochaines sessions des Conseils.

2. Les rapports légaux réglés par voie de correspondance entre le Conseil fédéral et l'entreprise de Genéve à Carouge demeurent provisoirement en vigueur.

3. Le Conseil fédéral est en outre autorisé, sans préjudice de la question principale sur l'application définitive de l'une ou de l'autre loi, à régler provisoirement les rapports entre la Confédération et des entreprises de ce genre.

4. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 22 Janvier 1863.

Le Président : Guil. VIGIER.
Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 28 Janvier 1863.

Le Président : Dr A. ESCHER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 20 Février 1863.

Le Président de la Confédération :
C. FORNEROD.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral concernant la modification de la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Lausanne à la frontière fribourgeoise.

(Du 3 Juin 1863.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu

1. un office du Conseil d'Etat du Canton de Vaud du 27 Mai 1863, demandant la suppression de l'art. 54 de la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer sur territoire vaudois de Lausanne à la frontière du Canton de Fribourg, du 4 Août 1857*;

2. une copie vidimée accompagnant l'office ci-dessus d'une missive du Conseil d'Etat de Fribourg au Conseil d'Etat de

* Voir Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses, T. IV, page 106.

Vaud, du 29 Avril 1863, renfermant le consentement à l'annulation de l'art. 54 en question;

3. une copie pareillement vidimée, jointe à l'office mentionné, d'une lettre adressée au Conseil d'Etat de Vaud, sous date du 30 Avril 1863, par le Conseil d'administration du chemin de fer Lausanne-Fribourg-frontière bernoise, renfermant aussi le consentement à la suppression du dit article 54;

en application de l'arrêté fédéral du 2 Février 1860*) par lequel le Conseil fédéral est autorisé « à modifier la sus-»dite concession du 4 Août 1857 par le retranchement et l'annu-»lation de l'art. 54, dès que le Gouvernement du Canton de Vaud »et l'administration du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et »à la frontière bernoise se seront entendus sur la suppression du »dit article,»

arrête :

Art. 1. L'art. 54 de la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer sur territoire vaudois, de Lausanne à la frontière du Canton de Fribourg, du 4 Août 1857, est supprimé.

Art. 2. Cet arrêté sera communiqué aux Gouvernements de Vaud et de Fribourg, ainsi qu'au Conseil d'administration du chemin de fer Lausanne-Fribourg-frontière bernoise.

Art. 3. Cet arrêté sera inséré au Recueil fédéral des lois et au Recueil des pièces relatives aux chemins de fer.

Berne, le 3 Juin 1863.

Le Président de la Confédération :
C. FORNEROD.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

---

* Voir Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses, tome IV, page 271.

Convention

entre

la Confédération suisse et le Grand Duché de Bade

fixant

les prescriptions en matière de péages sur la ligne ferrée de Wiesenthal, entre Bâle et la frontière badoise.

Conclue le 27 Mars 1863.
Ratifiée par la Suisse le 10 Juin 1863.
» » Bade le 17 Juin 1863.

Le Conseil fédéral
de la
Confédération suisse,

après avoir vu et examiné la convention qui a été conclue le 27 Mars 1863 à Bâle, entre des plénipotentiaires du Conseil fédéral suisse et du Gouvernement grand-ducal de Bade, concernant les prescriptions en matière de péages pour la circulation sur la ligne ferrée de Wiesenthal, entre Bâle et Riehen, convention dont suit la teneur:

Une Convention ayant été conclue le 27 Mars de cette année entre des plénipotentiaires du Gouvernement grand-ducal de Bade et du Conseil fédéral suisse, aux fins de fixer les prescriptions en matière de péages pour la circulation sur la ligne ferrée de Wiesenthal entre Bâle et Riehen, convention dont suit la teneur:

La construction d'un embranchement de chemin de fer de Bâle à Wiesenthal, prévue à l'article 35 du traité du 27 Juillet 1852, ayant été effectuée,

le Conseil fédéral suisse, d'une part, a désigné

Mr. le Dr G. *Bischoff*, secrétaire d'Etat du Canton de Bâle-Ville, et

» Jean-Charles *Meyer*, lieutenant-colonel fédéral et secrétaire général des péages, et

le Gouvernement grand-ducal de Bade, d'autre part,

Mr. Auguste *Nicolay*, conseiller au ministère grand-ducal,

» Charles *Schmidt*, conseiller secret des finances, et

» Antoine *Burg*, conseiller grand-ducal des postes,

commissaires avec mandat d'arrêter les dispositions relatives aux péages de ce chemin de fer, lesquels ont convenu de ce qui suit :

Art. 1er. La ligne tendant de Bâle à la frontière badoise près Lörrach est route permise en matière de péages pour l'Union douanière. Les wagons de chemin de fer peuvent la parcourir en tout temps sans empêchement et sans plombage quelconque des wagons ou des collis.

Est excepté de la disposition ci-dessus le transport d'effets de voyageur et de marchandises, s'effectuant exclusivement entre la ville de *Bâle* et *Riehen*, pour lesquels il ne doit y avoir ni révision ni contrôle de péage.

Art. 2. Pour la circulation entre Bâle et Riehen il y aura l'arrangement suivant :

L'Administration grand-ducale badoise d'exploitation établira dans l'une des deux halles de sortie, sur la désignation de laquelle elle doit s'entendre avec le Gouvernement du Canton de Bâle-Ville, des salles d'attente où auront à se rendre les voyageurs qui vont à Riehen et ne veulent se soumettre à aucun contrôle de péage. Quant aux voyageurs qui n'ont aucun bagage ou qui préfèrent soumettre leurs effets à la visite douanière, ou les remettre à l'Administration grand-ducale d'exploitation, ils ont libre accès dans les salles d'attente communes.

Les voyageurs de la première catégorie ne peuvent monter que dans les wagons désignés pour la communication avec Riehen. Les mêmes wagons sont aussi affectés à l'usage de tous les voyageurs qui, partant de Riehen, veulent faire le trajet de la ligne de Wiesenthal, en montant ou en descendant.

Art. 3. En règle générale, les employés aux péages du Grand-Duché ne porteront leur uniforme que lorsqu'ils accompagneront les trains.

Art. 4. A la demande d'employés du Grand-Duché, les agents de police suisses stationnés à Riehen prêteront main forte comme ils le feraient à la réquisition d'employés suisses, sans qu'il en résulte aucuns frais pour l'Administration grand-ducale.

Art. 5. Les agents de police suisses en service et les employés aux péages suisses qui seraient chargés d'accompagner un train, jouiront de la franchise de transport sur le chemin de fer entre *Bâle* et *Riehen*.

Art. 6. Les bureaux de chemin de fer et de péages badois à Bâle et à Riehen sont tenus d'accepter des monnaies suisses, pour autant que faire se peut.

Art. 7. La présente convention est provisoirement conclue jusque fin 1865; à partir de cette époque elle demeurera en vigueur aussi longtemps que l'une des deux parties ne la dénoncera pas; il est fixé à cet effet un délai de douze mois.

Art. 8. La ratification des dispositions qui précèdent est réservée aux deux Gouvernements.

Les commissaires fondés de pouvoir ont signé la présente convention et y ont apposé leur sceau.

Ainsi fait à *Bâle* le vingt-sept Mars mil huit cent soixante-trois.

(L. S.) (Sig.) G. Bischoff, Dr.
(L. S.) (Sig.) J. Meyer.

(L. S.) (Sig.) A. Nicolay.
(L. S.) (Sig.) Ch. Schmidt.
(L. S.) (Sig.) A. Burg.

et vu la déclaration ministérielle du 3 courant, à teneur de laquelle doivent faire règle pour l'exécution de l'art. 6 de la convention citée les clauses stipulées sous chiffre VII du protocole d. d. Schaffhouse 24 Septembre 1862, concernant la régularisation des rapports de péage réciproques dans le Canton de Schaffhouse, après l'ouverture de la ligne Waldshut-Constance,

la dite convention, après examen, est avec la haute autorisation de Son Altesse Royale le Grand-Duc approuvée par le Gouvernement grand-ducal;

en foi de quoi le présent acte a été expédié par le Ministère soussigné.

approuve la convention ci-dessus.

Berne, le 10 Juin 1863.

Au nom du Conseil fédéral,

Le Président de la Confédération :
C. FORNEROD.

(L. S.)

Le Substitut du Chancelier de la Confédération :
J. KERN-GERMANN.

Ainsi fait à Carlsruhe le dix-sept Juin de l'an mil huit cent soixante-trois.

Ministère grand-ducal badois de la maison grand-ducale et des affaires étrangères :
ROGGENBACH.

(L. S.)

Concession

du

Gouvernement du Canton du Tessin pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Chiasso à Biasca, avec embranchement sur Locarno.

(Du 12 Juin 1863.)

Art. 1er. Le Gouvernement du Canton du Tessin accorde à MM. James-Alfred Hallett, banquier, Octavius Ommaney, banquier, Henri Haggard, banquier, Robert-George Sillar, banquier, et Howard-Ashton Holden, entrepreneur de chemins de fer, tous de Londres, la concession de la ligne des chemins de fer ci-après décrite, et ceux-ci se chargent de sa construction à une voie et de l'exploitation, savoir :

De Chiasso à Biasca, par Mendrisio, Lugano, Monteceneri et Bellinzone, avec un embranchement de Bellinzone à Locarno.

Lorsque le développement de la circulation nécessitera une seconde voie, la Compagnie qui sera constituée par les susdits concessionnaires s'engage dans ce cas à la construire, et à exécuter les travaux d'art nécessaires.

Le Gouvernement accorde aussi aux dits concessionnaires la faculté de relier la ligne de Chiasso au chemin de fer lombard-vénitien et s'engage à faciliter, au besoin et pour ce qui le concerne, l'établissement d'un office de douane italien sur le territoire tessinois.

Art. 2. La concession de la dite ligne durera 99 ans à partir du jour de l'ouverture de la première section de toute la ligne.

Passé ce terme, tous les droits et priviléges cesseront et passeront à l'Etat, à moins que les parties contractantes ne s'accordent pour renouveler le susdit privilége.

Art. 3. Les travaux de construction commenceront sérieusement dans les six mois à dater de la ratification fédérale et seront sérieusement continués sans interruption.

Les sections de Chiasso-Mendrisio-Lugano et Locarno-Bellinzona-Biasca seront achevées et livrées à l'exploitation dans les trois ans à dater du commencement des travaux.

La section Lugano-Bellinzone sera achevée et livrée à l'exploitation dans les cinq ans à compter de la susdite date.

Art. 4. La Compagnie pourra de plein droit faire usage du pont actuel sur le lac de Lugano, convenablement disposé à ses frais pour le passage sûr et non interrompu du chemin de fer, des chars et autres véhicules et piétons, et de manière à ne pas empêcher la libre navigation. L'entretien du pont même est entièrement à la charge de la Compagnie.

Si la Société qui est propriétaire du bateau à vapeur le « Ceresio » le demande, la Compagnie du chemin de fer a le devoir de l'acheter avec ses accessoires pour un prix équivalent à celui qui a été fixé par le décret législatif du 29 Novembre 1855.

Art. 5. La construction et l'exploitation de la dite ligne auront lieu conformément aux règles de l'art avec introduction des améliorations que le progrès de l'art même indiquera.

Art. 6. La Compagnie aura, à conditions égales, la préférence pour la concession de tous les autres chemins de fer à construire dans le Canton.

Dans le cas où de nouvelles concessions seraient demandées par d'autres, ceux-ci devront, avec la demande, présenter le cahier des charges et les études y relatives et justifier envers l'Etat des moyens suffisants pour l'entreprise. Le Gouvernement en donnera communication à la Compagnie concessionnaire en lui accordant un délai de trois à douze mois (suivant la nature des terrains et l'importance des travaux) pour se prononcer quant à la préférence.

Si la Compagnie concessionnaire accepte la préférence, elle devra présenter avec l'acte d'acceptation le cahier des charges avec les études y relatives, et justifier envers l'Etat des moyens suffisants pour l'entreprise.

Le Gouvernement prend l'engagement de n'accorder durant la période de la présente concession la construction d'aucun chemin de fer qui puisse faire concurrence à celui qui fait l'objet de la présente concession, ni se relier avec d'autres lignes.

Sont déclarées faisant concurrence au chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la ligne Bellinzone par Agno et Varèse, et la ligne de Bellinzone par Magadino à la frontière d'Italie.

Ne sont pas comprises dans cette restriction la ligne ou les lignes qui, partant de Biasca ou ses environs, se dirigeront au passage des Alpes, ni la jonction dont il est fait mention à l'article 1er, ni celle de Locarno à la frontière d'Italie près de Brissago.

Les dispositions des lois fédérales et les droits de la Confédération seront toujours réservés.

Art. 7. Les expropriations nécessaires auront lieu aux termes de la loi fédérale.

A l'exception des plantes et du bois, les terrains incultes et indivis des communes, patriciats, corporations, cercles, districts et du Canton, le gravier, le sable, les pierres ordinaires ou de taille et autres matériaux qui se trouvent sur les bords ou dans le lit des rivières et torrents (sans préjudice des mesures pour la sûreté des rives et des propriétés adjacentes et des indemnités éventuelles) ou dans des lieux incultes, seront cédés gratuitement à la Compagnie pour la construction et la réparation du chemin de fer et de ses accessoires. Il en sera de même des carrières de pierres, de chaux et de gypse existant dans les terrains susmentionnés.

Art. 8. L'importation dans le territoire cantonal des rails, des machines, des locomotives, chars, wagons, voitures, coussinets et en général tous les objets nécessaires à la construction et à l'exploitation de la voie ferrée et des bâtiments, ainsi que pour l'éclairage, et du combustible nécessaire, sera exempte de tout droit ou taxe cantonale pendant toute la durée de la concession.

Art. 9. La Compagnie est tenue de prendre, durant la construction du chemin de fer, toutes les mesures nécessaires pour la sûreté privée et publique, notamment pour que les routes actuelles restent ouvertes, et de veiller à la communication en deçà et en delà de la voie, et de construire et d'entretenir à ses frais les ponts, les passages et les chemins nécessaires à cet effet.

Pareillement, là où la construction du chemin de fer nécessitera de donner une autre direction à une route principale ou à une voie de communication déjà existante, la Compagnie devra supporter tous les frais qui en résulteront.

En outre, lors de la construction de routes qui croiseront la

voie ferrée, la Compagnie devra supporter le quart de l'excédant des frais, pourvu toutefois que ces nouvelles routes soient construites avant l'achèvement de la voie ferrée.

Le Gouvernement statuera sur la nécessité et l'extension de ces travaux et constructions, relativement au croisement de la ligne.

Art. 10. Le Gouvernement a le droit d'exiger contre paiement du surplus des frais, qu'il soit réservé sur les ponts que la Compagnie fera construire pour le service de la voie ferrée l'espace nécessaire pour le passage des chars et autres véhicules.

Art. 11. Tant pendant la construction que lors de l'exploitation de la voie, la Compagnie prendra à ses frais toutes les mesures nécessaires pour ne pas interrompre la circulation sur les routes et éviter des dommages aux biens-fonds et aux bâtiments, ainsi qu'en général pour ne pas compromettre la sûreté publique.

Art. 12. La voie, tant que la concession durera, sera continuellement maintenue et exploitée régulièrement, d'une manière propre à assurer au public un service convenable et sûr.

Le Gouvernement du Canton a le droit de constater en tout temps la sûreté des travaux et de l'exploitation.

Art. 13. Les statuts pour la formation de la Compagnie anonyme, les plans concernant l'organisation de la voie, les corrections de routes et de cours d'eau, le tracé de la ligne et l'établissement des stations seront soumis au Gouvernement pour la ratification en deux doubles dont l'un demeurera propriété de l'Etat, et ils ne pourront être modifiés qu'avec son assentiment.

En cas de contestation, le recours au Grand Conseil est réservé tant à la Compagnie qu'aux particuliers et aux localités intéressées.

Art. 14. Si les travaux font découvrir une ou plusieurs mines de métaux quelconques, elles demeureront de plein droit propriété de la Compagnie. Il en sera toutefois livré du produit net au Gouvernement cantonal ce qui est statué par la loi.

Les objets d'histoire naturelle, d'antiquités, d'art plastique et en général de quelque intérêt scientifique, tels que les fossiles, les pétrifications, les monnaies, les médailles, etc., qui viendraient à être découverts par les travaux de construction du chemin de fer, seront et demeureront par moitié la propriété de l'Etat

Les salines qui seraient découvertes seront la propriété exclusive de l'Etat.

Art. 15. Les employés à la construction et à l'exploitation seront pris en majeure partie parmi les citoyens tessinois dont la capacité aura été préalablement reconnue. Les ouvriers tessinois seront choisis de préférence pour les travaux.

Art. 16. Indépendamment des droits de rachat prévus par la

loi fédérale, le Gouvernement du Canton aura la faculté de racheter des concessionnaires les lignes ferrées avec leur matériel, leurs droits et privilèges après que les sections de Locarno-Bellinzone à Biasca et Chiasso-Mendrisio à Lugano seront achevées et livrées à l'exploitation, pourvu qu'en même temps une concession pour un chemin de fer traversant les Alpes ait été accordée.

Quelle que soit l'époque du rachat, le prix en sera celui résultant de l'expertise faite conformément aux prescriptions des lois fédérales du 1er Mai 1850 et 28 Juillet 1852 ainsi qu'elles ont été appliquées dans le décret du 22 Décembre 1856 du Conseil fédéral en ratification de l'acte de concession cantonal du 4 Décembre 1856 fait en faveur de la Banque de crédit germano-suisse de St. Gall.

Quelle que soit l'époque à laquelle le Gouvernement entende exercer le droit de rachat, il devra maintenir intacts les contrats que les concessionnaires ou la Compagnie ou autres auront stipulés concernant les chemins de fer et la concession, et qui existeraient encore à l'époque du rachat, toutefois après constatation de leur réalité et bonne foi.

En cas de rachat, le Gouvernement devra donner avis préalable de quatre mois au représentant de la société à son domicile légal dans le Canton.

Art. 17. Pour le cas où les lois en vigueur ne suffiraient pas pour garantir la ligne de tout dommage et l'exploitation de tout désordre, le Gouvernement s'engage à prendre des mesures plus efficaces pour garantir la ligne et en général pour protéger et soutenir l'entreprise.

La police de la ligne est d'ailleurs confiée à la Compagnie sous la surveillance de l'Etat, et sans préjudice des attributions de la police générale et particulière.

La Compagnie désigne à cet effet les employés et les surveillants et leur fait prêter serment entre les mains des autorités compétentes.

Art. 18. Pendant toute la durée de la concession, la Compagnie sera exempte de toute contribution cantonale ou communale soit pour la formation et le capital de la société, soit en ce qui regarde la construction de la ligne, la ligne elle-même et ses accessoires, les stations, les chantiers et tout le matériel tant fixe que mobile de quelque nature que ce soit.

Les employés qui habitent le Canton, ainsi que les bâtiments et immeubles situés en dehors du domaine du chemin de fer sont à l'égal des autres soumis à l'impôt. Est pareillement réservée la contribution pour l'assurance contre l'incendie

Art. 19. La Compagnie est soumise aux lois fédérales et cantonales pour tout ce qui n'est pas prévu dans la présente concession.

La direction technique du chemin de fer aura son siège dans le Canton où l'administration de la Compagnie devra être légalement représentée pendant tout le temps de la concession.

Les concessionnaires devront, à la réception de l'acte de concession, élire leur domicile et représentation dans le Canton pour toutes les éventualités.

La Compagnie s'engage à remettre au Gouvernement copie des comptes-rendus annuels qui seront communiqués aux actionnaires.

Art. 20. Le transport des troupes cantonales et des gendarmes, ainsi que du matériel de guerre jouira des avantages stipulés en faveur de la Confédération.

La Compagnie s'engage en outre à l'occasion du transfert du chef-lieu prescrit par la constitution, à transporter gratuitement tous les effets de l'Etat et ceux des employés du Gouvernement, ainsi que leurs personnes. Elle s'engage aussi à transporter gratuitement le sel destiné à la consommation du Canton.

Art. 21. Les tarifs seront établis par la Compagnie; ils ne pourront pas excéder le maximum fixé pour les autres lignes suisses dans des conditions analogues, sans l'autorisation du Gouvernement.

Art. 22. Les concessionnaires ont la faculté de constituer une société anonyme pour l'établissement et l'exploitation de la ligne en question, ou d'en remettre à une autre société l'exploitation et l'administration seulement, ou de lui en céder la concession en tout ou en partie.

Art. 23. Les concessionnaires s'engagent à déposer entre les mains du Gouvernement ou dans une banque par lui désignée, à titre de cautionnement, fr. 400,000 dont fr. 150,000 ont été déposés à dater de ce jour à la banque cantonale à Bellinzone, et les 250,000 fr. restant seront déposés dans les trente jours à dater du décret de concession du Gouvernement du Canton du Tessin, à défaut de quoi le premier dépôt écherra à l'Etat.

Le dépôt devra être restitué à la Compagnie pour le cas où la concession n'obtiendrait pas la ratification fédérale, moins les fr. 150,000 qui seraient échus en faveur de l'Etat.

Le dépôt sera adjugé à l'Etat pour le cas où le Conseil fédéral révoquerait la ratification, faute par la Compagnie concessionnaire de s'être conformée aux prescriptions qui lui auraient été imposées par l'acte de ratification.

Art. 24. La restitution du dépôt à la Compagnie aura lieu trente jours après le certificat des ingénieurs de l'Etat ou d'autres ingénieurs compétents à désigner par les parties, constatant que la valeur des travaux exécutés et des matériaux employés, savoir des travaux achevés, déduction faite de toute charge, dont pour-

raient être grevés les terrains, matériaux et ouvrages, s'élève à un million de francs au moins.

L'avis de l'exécution de l'expertise et de la restitution du dépôt sera publié trente jours auparavant par la feuille officielle, pour l'information des intéressés.

Art. 25. Si à l'expiration des six mois à dater de la ratification fédérale les travaux de construction ne sont pas sérieusement commencés sur les deux sections Chiasso-Lugano, Locarno-Biasca, le cautionnement déposé par les concessionnaires sera adjugé à l'Etat et la concession déclarée nulle et non avenue, sauf les cas prévus à l'art. 28.

Art. 26. Si dans les délais fixés ou dans les douze mois venant après les échéances respectives, les sections des lignes décrites à l'art. 3 n'étaient pas achevées et livrées à l'exploitation, la Compagnie sera tenue à une indemnité en faveur de l'Etat pour une somme qui ne pourra pas excéder le tiers du dépôt stipulé à l'art. 23 pour chaque section non achevée et livrée à l'exploitation, sauf toutefois les dispositions de l'art. 28 cité.

Si dans les six mois écoulés après les douze mois susmentionnés les travaux ne sont pas terminés et les lignes ouvertes à la circulation, la concession sera nulle et non avenue.

Art. 27. Si après avoir été en cours d'exécution, les travaux étaient abandonnés pendant une année, la présente concession sera éteinte et le Gouvernement cantonal aura la faculté de faire vendre aux enchères publiques les travaux exécutés qui pourront être complétés par une autre société; le produit de l'enchère sera versé entre les mains de la société dépossédée, sous déduction d'une somme équivalente à celle du dépôt dont il est fait mention à l'art. 23, s'il a été restitué.

Dans ce cas, la somme équivalente au cautionnement échoit de plein droit à l'Etat. Le tout sauf les cas prévus à l'art. 28.

Art. 28. Dans les cas de force majeure les parties s'en remettent aux règles du droit et de jurisprudence.

Art. 29. Tous les différends qui pourraient surgir entre le Gouvernement tessinois et la société seront tranchés par un tribunal d'arbitrage dont les membres seront nommés en nombre égal par les parties; ce tribunal siégera dans le Canton. Les arbitres se réuniront dans les quarante jours après leur nomination. En cas d'égalité des voix, les arbitres désigneront un surarbitre qui prononcera.

Si l'une des parties ne désignait pas les arbitres et les experts dont la nomination lui appartient, ou qu'il surgit une contestation sur le nombre des arbitres ou que les arbitres ne s'accordassent pas dans le choix d'un surarbitre, le Tribunal fédéral sera compétent à fixer le nombre des arbitres et à procéder à la nomination du surarbitre.

ARTICLE ADDITIONNEL.

Art. 30. La société s'engage à faire procéder aux études pour le passage des Alpes et à faire les démarches nécessaires auprès des Gouvernements intéressés, aux fins d'être en mesure de présenter un projet de cahier de charges pour ce passage, dans les deux ans à dater de la ratification fédérale de la présente concession.

Pour le cas où la société deviendrait concessionnaire d'un chemin de fer traversant les Alpes, elle ne pourra réclamer aucun sacrifice pécuniaire du Canton du Tessin.

Lugano, le 12 Juin 1863.

Au nom du Conseil d'Etat,

Le Président :

A. CORECCO.

Pour le Conseiller Secrétaire d'Etat :

C. MOROSINI.

Le Grand Conseil de la République et Canton du Tessin a pris en considération le présent projet du Conseil d'Etat, l'a accepté et converti en décret législatif.

Lugano, le 12 Juin 1863.

Pour le Grand Conseil,

Le Président :

JAUCH.

Les Conseillers Secrétaires :

AV. BERNARDINO BONZANIGO.

AV. CANOVA EDOARDO.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

l'établissement d'un chemin de fer de Chiasso à Biasca, avec embranchement sur Locarno.

(Du 31 Juillet 1863.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une concession accordée par le Grand Conseil du Canton du Tessin, le 12 Juin 1863, à MM. James-Alfred Hallett, banquier, Octavien Ommaney, banquier, Henri Haggard, banquier, Robert-George Sillar, banquier, et Howard-Ashton Holden, entrepreneur de chemins de fer, tous de Londres, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Chiasso à Biasca, avec un embranchement sur Locarno;

vu un rapport et une proposition du Conseil fédéral du 15 Juillet 1863;

en application de la loi fédérale du 28 Juillet 1852,

arrête :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes.

Art. 1[er]. En conformité de l'art. 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser le montant de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer de Chiasso-

Biasca-Locarno ne produira pas au-delà de 4 %, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de racheter la ligne Chiasso-Biasca-Locarno, pour la construction soit l'exploitation de laquelle la concession a été accordée le 12 Juin 1863 à la dite Compagnie, dans son ensemble ou du moins toutes les parties qui auront été réellement construites, avec le matériel, les bâtiments et approvisionnements à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du 1er Février 1869, après que la Compagnie en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du surarbitre, le tribunal fédéral présente une triple proposition dont le demandeur premièrement, puis le défendeur éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est surarbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e, 45e et 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22½ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à la dite époque, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionné de la somme de rachat. Les contestations qui viendraient à

s'élever à ce sujet, seront vidées par le tribunal d'arbitrage susmentionné.

Art. 3. Dans le délai de 6 mois, à dater du jour du présent arrêté, les travaux de terrassement pour ce chemin de fer devront commencer. En même temps il sera fourni une justification suffisante des moyens de continuer l'entreprise; l'expiration de ces délais sans l'accomplissement des dites conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale donnée à la concession comme nulle et non avenue.

Art. 4. Les travaux devront être exécutés dans la proportion des délais fixés pour leur achèvement dans l'acte de concession. S'il était contrevenu à cette disposition sans qu'il y ait cas de force majeure, le Conseil fédéral prendra les mesures nécessaires pour la faire respecter, et même, le cas échéant, l'Assemblée fédérale pourra déclarer éteinte la ratification de la Confédération pour cette concession.

Art. 5. Toutes les prescriptions de la législation fédérale, et particulièrement celles de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, du 28 Juillet 1852, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession. En particulier les dispositions contenues dans l'art. 6 ou autres articles de la concession ne pourront déroger en rien aux attributions réservées aux autorités fédérales par les articles 17 et 19 de la loi fédérale mentionnée.

Art. 6. Lors de la construction des lignes, les mesures nécessaires seront prises pour qu'en temps de guerre le parcours de la ligne puisse être totalement interrompu.

Art. 7. La présente concession ne pourra être cédée sans l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 8. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 30 Juillet 1863.

Le Président: Dr J. HEER.

Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 31 Juillet 1863.

Le Président: Ed. HÆBERLIN.

Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 Août 1863.

Le Président de la Confédération :
C. FORNEROD.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du Grand Conseil du Canton de Zurich

concernant

la prolongation du délai fixé par l'art. 8 de la concession pour un chemin de fer de Zurich, le long de la rive gauche du lac jusqu'à la frontière près Richtersweil, du 3 Juillet 1857.

(Du 30 Juin 1863.)

LE GRAND CONSEIL,

vu une demande des concessionnaires de l'entreprise du chemin de fer susmentionnée, en prolongation du délai de trois ans fixé par l'art. 8 du décret de concession du 3 Juillet 1857*) pour le cautionnement, le commencement des terrassements et la justification des moyens de continuer l'entreprise;

---

*) Voir Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses, T. IV, p. 56.

arrête:

Le délai de trois ans fixé par l'art. 8 du décret du Grand Conseil portant concession d'un chemin de fer de Zurich le long de la rive gauche du lac jusqu'à la frontière près Richtersweil, pour le cautionnement, le commencement des terrassements et la justification des moyens de continuer l'entreprise, délai qui a été prolongé par décret du Grand Conseil du 25 Juin 1860 jusqu'au 25 Juin 1863,*) est de nouveau prorogé pour trois années.

Zurich, le 30 Juin 1863.

Au nom du Grand Conseil,
Le Président:
Dr U. ZEHNDER.
Le premier Secrétaire:
BOSSHARDT.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

la prolongation du délai pour le chemin de fer de Zurich jusqu'à la frontière cantonale près Richtersweil.

(Du 30 Juillet 1863.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une lettre du Gouvernement du Canton de Zurich, du 4 Juillet 1863 et un arrêté du Grand Conseil du Canton de Zurich, du 30 Juin 1863, par lequel il a prolongé de trois ans le délai fixé au 3 Août 1860 dans l'arrêté fédéral du 3 Août 1857 et étendu au 3 Août 1863 par arrêté fédéral du 20 Juillet 1860,

---

*) V. Recueil des pièces offic. relatives aux chemins de fer suisses, T. IV, p. 295 et 296.

pour le commencement des terrassements de la ligne ferrée de Zurich le long de la rive gauche du lac jusqu'à la frontière cantonale près Richtersweil et la justification des moyens de continuer l'entreprise ;

vu un rapport du Conseil fédéral du 13 Juillet 1863,

arrête :

1. Le délai fixé au 3 Août 1860, dans l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 3 Août 1857,*) et étendu au 3 Août 1863 par arrêté fédéral du 20 Juillet 1860, sur l'approbation de la concession accordée par le Canton de Zurich à Mr. C. Baumann, à Horgen, et consorts, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer le long de la rive gauche du lac jusqu'à la frontière du Canton près Richtersweil, pour le commencement des terrassements et la justification des moyens de continuer l'entreprise, est prolongé de trois ans, ainsi jusqu'au 3 Août 1866.

2. Toutes les autres dispositions du dit arrêté fédéral, du 3 Août 1857, demeurent en force et il ne doit y être dérogé en rien par le présent arrêté.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 21 Juillet 1863.

Le Président : ED. HÆBERLIN.

Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 30 Juillet 1863.

Le Président : Dr J. HEER.

Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 Août 1863.

Le Président de la Confédération :
C. FORNEROD.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

---

*) Voir Recueil des pièces offic. relatives aux chemins de fer suisses, T. IV, p. 64.

ARRÊTÉ

du Grand Conseil du Canton de Zurich

portant

concession d'un chemin de fer dès Oerlikon à Bulach, avec embranchement sur Dielsdorf.

(Du 1[er] Juillet 1863.)

Le Grand Conseil,

sur la proposition du Conseil exécutif,

arrête :

Art. 1. Une concession est accordée à la Compagnie du Nord-Est suisse pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à locomotive de IIe classe tendant de Oerlikon à Bulach, avec embranchement sur Dielsdorf à traction de chevaux, aux conditions stipulées dans les articles suivants et sous réserve de la ratification de l'Assemblée fédérale suisse, à teneur de l'art. 2 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération, du 28 Juillet 1852.

Art. 2. La concession est accordée jusqu'au 1[er] Mai 1964. A l'expiration de ce terme, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera conclue à cette époque, à moins qu'elle ne soit éteinte par voie de rachat effectué dans l'intervalle.

Art. 3. Le Canton de Zurich s'engage pendant trente ans, à partir du 1[er] Juillet 1863, à ne pas faire construire un autre chemin de fer qui tendrait de la section de la ligne Nord-Est entre Zurich et la station de Kemptthal, jusqu'à la frontière badoise ou à celle d'Argovie entre le Rhin et le mont d'Oetweiler ou dans la

direction de ces frontières, comme aussi à ne pas délivrer de concession pour l'établissement d'une telle ligne.

Le Canton de Zurich s'engage en outre, et pour le cas où il s'agirait de délivrer une concession pour l'établissement d'un embranchement ou d'une ligne quelconque se reliant à la ligne concédée, par conséquent aussi d'un chemin de fer formant continuation de celle-ci, à donner la préférence à la Compagnie du Nord-Est aux conditions stipulées dans la présente concession.

Art. 4. La Compagnie a son domicile à Zurich.

Art. 5. Avant de commencer les travaux, la Compagnie du Nord-Est soumettra à l'approbation du Conseil exécutif un plan de construction, indiquant notamment la direction de la ligne, la disposition des stations, ainsi que les corrections qui devront être faites aux routes et cours d'eau par suite de l'établissement de la route ferrée. Il ne pourra être fait de changement au plan une fois approuvé, sans le consentement du Conseil exécutif.

Art 6. La construction de la ligne devra être accélérée de manière à pouvoir être livrée en Mai 1865 à l'exploitation sur toute son étendue.

Ce délai sera prolongé en cas d'évènements extraordinaires, tels que la guerre, etc.

Art. 7. La Compagnie prendra à ses frais les mesures nécessaires pour que les communications par terre et par eau, ainsi que les conduites d'eau, etc., ne subissent aucune interruption, soit pendant la construction du chemin de fer, soit plus tard par suite des travaux que nécessitera son entretien. Les interruptions inévitables ne pourront avoir lieu que du consentement de l'autorité compétente.

Les échafaudages, ponts et autres ouvrages analogues qui devront être établis provisoirement pour éviter l'interruption des communications, ne pourront être livrés à la circulation que lorsque l'autorité compétente y aura consenti après s'être assurée de leur solidité. L'autorité se prononcera avec la plus grande célérité possible. Néanmoins, si la mauvaise exécution de ces ouvrages occasionnait quelque dommage, la Compagnie serait tenue de le réparer.

Art. 8. La ligne sera construite à une voie simple. Il est toutefois facultatif à la Compagnie d'établir dans la suite aussi la seconde voie.

Art. 9. Le chemin de fer ainsi que le matériel et les bâtiments en dépendants, seront exécutés solidement et de manière à

ce que leur usage offre toute sécurité; ils seront ensuite entretenus dans un état convenable. On pourra d'ailleurs apporter la plus stricte économie à la construction et à l'entretien de la ligne.

Art. 10. Le chemin de fer ne pourra être livré à l'exploitation sans le consentement du Conseil exécutif, qui n'accordera son autorisation qu'après une visite et des épreuves constatant la solidité de la construction dans toutes ses parties.

Lorsque le chemin de fer sera en cours d'exploitation, le Conseil exécutif aura encore toujours le droit d'ordonner une pareille visite. Si elle constate des défectuosités de nature à compromettre la sécurité du public, le Conseil exécutif aura le droit d'exiger de la Compagnie qu'elle y remédie sur-le-champ; si elle n'obtempère pas à cette réquisition, il pourra prendre lui-même les mesures nécessaires aux frais de la Compagnie.

Art. 11. Sauf les restrictions établies par le présent acte de concession, l'entreprise du chemin de fer sera, comme toute autre entreprise privée, soumise aux lois et ordonnances générales en vigueur dans le Canton.

Art. 12. La Compagnie comme telle est affranchie de toute contribution cantonale ou communale tant à raison de ses propriétés qu'à raison des bénéfices provenant de l'exploitation de son entreprise.

Cette disposition n'est point applicable aux bâtiments et biens-fonds qui appartiennent à la Compagnie sans avoir un rapport immédiat et nécessaire avec le chemin de fer.

Art. 13. La police du chemin de fer appartient en première ligne à la Compagnie. Sont toutefois réservées dans leur intégrité les attributions appartenant au droit de haute surveillance qui compète à la Direction de police ou au Conseil exécutif.

Les dispositions de détail concernant le maintien de la police du chemin de fer seront établies dans un règlement que rendra la Compagnie, sauf approbation du Conseil exécutif.

Art. 14. Les fonctionnaires et employés de la Compagnie, préposés à la police du chemin de fer, feront à la Direction de police la promesse solennelle de remplir fidèlement leur devoir. Pendant l'exercice de leurs fonctions, ils porteront des insignes faciles à reconnaître.

Ils auront le droit, en cas de découverte, d'arrêter sur-le-champ les individus qui contreviendraient aux règlements de police du chemin de fer. Ils les livreront aussitôt aux fonctionnaires exécutifs compétents, lesquels prendront telles mesures ultérieures qu'il appartiendra.

Toutes les fois que la Direction de police exigera le renvoi d'un employé de police du chemin de fer pour manquement aux devoirs de sa charge, il sera déféré à cette demande sauf recours au Conseil exécutif.

Art. 15. Si après la construction du chemin de fer, il est établi par l'Etat ou par les communes des routes, canaux ou tuyaux de fontaine croisant le chemin de fer, la Compagnie ne pourra réclamer d'indemnité pour empiétement sur sa propriété non plus que pour l'établissement de nouveaux gardes et la construction de guérites que nécessiteront ces changements. En revanche les frais d'exécution et d'entretien des travaux qu'il sera nécessaire d'entreprendre pour maintenir le chemin de fer en bon état de conservation par suite de la construction de ces routes, canaux, etc., tomberont exclusivement à la charge de l'Etat ou des communes intéressées.

Avt. 16. La Compagnie établira pour le transport des voyageurs un service quotidien de trois convois sur la ligne concédée dans la direction de Bulach à Oerlikon, de Oerlikon à Bulach, de Dielsdorf au point de jonction à la ligne Bulach-Oerlikon, et du dit point à Dielsdorf. Il est facultatif à la Compagnie d'augmenter le nombre des convois.

Art. 17. Les trains de voyageurs sur la ligne Bulach-Oerlikon auront une vitesse moyenne de quatre lieues par heure, le trajet sur l'embranchement à traction de chevaux se fera à raison d'une demi-heure par lieue.

Art. 18. Les marchandises pour le transport desquelles il n'existe aucune prescription spéciale (marchandises ordinaires) seront expédiées au plus tard dans les deux premiers jours après leur remise à la station du chemin de fer, le jour de la remise non compris, à moins que l'expéditeur n'ait accordé un plus long terme.

Les marchandises à transporter par les trains de voyageurs (grande vitesse) seront à moins d'empêchements extraordinaires expédiées par le premier train, mais elles devront à cet effet être déposées à la station au moins une heure avant le départ.

Art. 19. La Compagnie est tenue d'établir pour le transport des voyageurs deux classes de wagons correspondant à la deuxième et à la troisième classe de wagons existant actuellement sur la ligne Nord-Est. Il est loisible à la Compagnie d'établir aussi une première classe.

Art. 20. Le maximum des taxes pour le transport des personnes est fixé comme suit :

Dans	les	wagons	de	1re classe	0,50	par	lieue	suisse ;
»	»	»	»	2me »	0,35	»	»	»
»	»	»	»	3me »	0,25	»	»	»

Les enfants au-dessous de 10 ans ne paieront que la moitié pour toutes les places.

La Compagnie est tenue de réduire de 20 % les prix des places des voyageurs pour des billets d'aller et retour le même jour. Il sera accordé un plus fort rabais pour des billets d'abonnement pour douze courses au moins sur la même ligne pendant un espace de trois mois.

Le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils gardent près d'eux et qui doivent être transportés gratis, est assujetti à une taxe de fr. 0,12 au plus par quintal et par lieue.

Art. 21. Le maximum des taxes pour le transport du bétail est fixé comme suit :

Pour chevaux, mulets et ânes	fr. 1,12	par lieue	et	par	pièce.
» taureaux, bœufs et vaches	» 0,56	»	»	»	»
» veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens	» 0,21	»	»	»	»

Les taxes seront équitablement réduites pour les transports de troupeaux remplissant au moins un wagon.

Art. 22. Le maximum de la taxe pour le transport d'un quintal de marchandises par les trains ordinaires (art. 18) est fixé à fr. 0,05 par lieue. Il est d'ailleurs loisible à la Compagnie de percevoir pour le chargement et le déchargement une taxe qui pour chacune de ces deux opérations ne doit pas excéder le montant de fr. 0,03 par quintal.

La taxe pour le transport du numéraire doit être calculée de manière à ce que le maximum soit de fr. 0,05 pour 1000 fr. et par lieue.

Art. 23. Pour le transport de marchandises par les trains de voyageurs (§ 18), la taxe pourra être portée au double de celle perçue pour les marchandises ordinaires.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec le même train, amènent avec eux, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, ne sont point soumises à cette augmentation ; elles ne paieront que la taxe ordinaire des marchandises, alors même qu'elles seraient transportées par un autre wagon.

La Compagnie est autorisée à décider que les marchandises

dont le poids n'excède pas 50 livres seront transportées par les trains de voyageurs.

Art. 24. La Compagnie est autorisée à fixer de telle manière qu'elle jugera convenable la taxe de transport des voitures.

Art. 25. Dans le calcul des taxes les fractions d'une demi-lieue seront comptées pour une demi-lieue entière, les fractions d'un demi-quintal pour un demi-quintal et les fractions de 500 fr. pour une somme de 500 fr. entière ; en général il ne sera jamais payé moins de fr. 0,25 pour le transport d'un objet expédié par le chemin de fer.

Art. 26. Le tarif établi par les articles précédents n'est applicable qu'aux transports effectués par les convois des chemins de fer et ne concerne point le transport aux stations et depuis les stations.

Art. 27. La Compagnie est tenue, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter par les trains ordinaires de voyageurs, les troupes au service cantonal, ainsi que leur matériel de guerre, contre paiement de la moitié de la taxe la moins élevée.

Néanmoins le Canton supportera les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté, qui seraient prises pour le transport de poudre et de munitions de guerre. Il répond de tout dommage que ces objets pourraient causer, hors le cas de faute de l'administration du chemin de fer ou de ses employés.

Art. 28. La Compagnie est tenue, lorsqu'elle en est requise par l'autorité de police compétente de transporter par le chemin de fer les individus qui doivent être transportés par mesure de police pour le compte du Canton de Zurich.

Le mode et le tarif de ces sortes de transport seront ultérieurement réglés d'un commun accord. Dans tous les cas les prix seront fixés au taux le plus bas possible.

Art. 29. Sauf réserve des clauses stipulées dans la présente concession, la Compagnie est autorisée à organiser l'exploitation du chemin de fer Oerlikon-Bulach-Dielsdorf de la manière la plus simple et avec le moins de frais possible.

Art. 30. La Compagnie est libre de donner telle extension qu'elle jugera convenable au service de locomotive sur l'embranchement de Dielsdorf, tout comme elle pourra, sur la ligne Oerlikon-Bulach pour laquelle il sera établi un service de locomotive de IIe classe pour les trains concessionnés, organiser, cas échéant, d'autres services de chevaux réguliers ou extraordinaires.

Art. 31. Si la Confédération ne fait point usage ou ne déclare pas vouloir faire usage de son droit de rachat, le Canton de Zurich aura le droit de racheter le chemin de fer avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements qui en dépendent, à l'expiration de la 30., 45., 60., 75., 90., et 99. année, à dater du 1[er] Mai 1865, soit du jour où la ligne aura été livrée à la circulation (§ 6), moyennant par lui en aviser toujours la Compagnie 4 ans 10 mois d'avance. Il ne pourra toutefois user de la faculté de rachat qu'en se chargeant du chemin de fer de Oerlikon-Bulach-Dielsdorf dans tout son parcours.

Art. 32. Si les parties ne peuvent pas s'entendre de gré à gré sur le montant de l'indemnité, il sera réglé par arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 30, 45. ou 60. année on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les 10 années précédant immédiatement l'époque à laquelle le Canton de Zurich a annoncé le rachat ; en cas de rachat à l'expiration de la 75. année, il sera payé $22^1/_2$ fois et à l'expiration de la 90. année 20 fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieur au capital primitif. Du produit net qui doit servir de base à ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99. année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à la dite époque, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé au Canton de Zurich dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat. Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par arbitres.

Art. 33. Après l'achèvement de la ligne, il sera déposé dans les archives du Canton de Zurich et dans celles de la Compagnie un compte de toutes les dépenses faites tant pour l'établissement de la ligne que pour son organisation en vue de l'exploitation.

Si l'on exécute par la suite des travaux ultérieurs qui ne doivent pas être portés au compte d'exploitation de l'entreprise

ou que l'on augmente le matériel de l'exploitation, il sera pareillement déposé dans les deux archives susmentionnées des comptes des frais occasionnés par ces travaux.

Les exemplaires des comptes qui seront déposés aux archives devront toujours être certifiés exacts par le Conseil exécutif aussi bien que par la Compagnie.

Art. 34. Indépendamment des cas prévus par l'art. 32, toutes les contestations de droit civil ayant trait à l'interprétation de la présente concession seront réglées par voie d'arbitrage.

Art. 35. Le tribunal appelé à statuer sur les contestations civiles qui, aux termes des dispositions de la présente concession, doivent être réglées par arbitres, sera composé de telle sorte que chaque partie nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent pas s'entendre quant à la personne du surarbitre, le tribunal suprême du Canton de Zurich présentera une triple proposition dont le demandeur d'abord, puis le défendeur élimineront chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est surarbitre.

Art. 36. Le Conseil exécutif est chargé de prendre les dispositions rendues nécessaires par la délivrance de la présente concession.

Zurich, le 1er Juillet 1863.

Au nom du Grand Conseil,

Le Président :

Dr U. ZEHNDER.

Le troisième Secrétaire :

Fr. SCHWEIZER.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

l'établissement d'un chemin de fer de Oerlikon à Bulach, avec embranchement sur Dielsdorf.

(Du 30 Juillet 1863.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une concession accordée le 1er Juillet 1863 par le Grand Conseil du Canton de Zurich à la Compagnie Nord-Est suisse pour la construction et l'exploitation d'une ligne ferrée à locomotive conduisant de Oerlikon à Bulach avec une ligne d'embranchement à traction de chevaux dérivant en lieu convenable jusqu'à Dielsdorf;

vu un rapport et une proposition du Conseil fédéral suisse du 15 Juillet 1863;

en application de la loi fédérale du 28 Juillet 1852,

arrête :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes :

Art. 1er. En conformité de l'art. 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser la somme de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploita-

tion. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer Oerlikon-Bulach-Dielsdorf ne produira pas au-delà de 4 $^0/_0$, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit de racheter le chemin de fer Oerlikon-Bulach-Dielsdorf, concessionné à la Compagnie du chemin de fer du Nord-Est suisse par le Canton de Zurich le 1er Juillet 1863, dans son ensemble, avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du 1er Mai 1865, pourvu que la déclaration du rachat ait été faite 4 ans et 10 mois à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du surarbitre, le tribunal fédéral présente une triple proposition dont le demandeur premièrement, puis le défendeur éliminent une des personnes présentées. Celle qui reste est surarbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e, 45e et 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé $22^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à la dite époque, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que

soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionné de la somme de rachat. Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par le tribunal d'arbitrage susmentionné.

Art. 3. Dans le délai de 12 mois, à dater du jour du présent arrêté, les travaux de terrassement sur cette ligne devront commencer, et en même temps il sera fourni une justification suffisante des moyens de continuer l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la législation fédérale, notamment de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, du 28 Juillet 1852, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être porté aucune atteinte par les dispositions de la présente concession. En particulier, les dispositions contenues à l'art. 3 de celle-ci ne pourront déroger aux droits réservés à l'Assemblée fédérale par l'art. 17 de la loi mentionnée sur les chemins de fer.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 30 Juillet 1863.

Le Président: Dr J. HEER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 30 Juillet 1863.

Le Président: Ed. HÆBERLIN.
Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

Le Conseil fédéral décrète:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 3 Août 1863.

Le Président de la Confédération:
C. FORNEROD.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

RECUEIL

DES

PIÈCES OFFICIELLES

RELATIVES AUX

CHEMINS DE FER SUISSES.

TOME V.

DEUXIÈME LIVRAISON.

Concession

d'un

chemin de fer le long du lac de Constance sur territoire du Canton de St-Gall avec embranchement de Feldkirch à Ruthi.

(Du 1er Décembre 1863.)

NOUS LANDAMMANN ET CONSEIL EXÉCUTIF

DU CANTON DE ST-GALL

accordons par la présente,

en vertu du décret du Grand Conseil, du 1er Décembre 1863,
à MM. Talabot, directeur général de la Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, membre du Conseil législatif français,

Ed. Hentsch, de Genève, banquier à Paris, et

Ed. Blount, de Londres, banquier à Paris,

moyennant plein-pouvoir du 13 Novembre 1863 représentés par Mr. Wirth-Sand à St-Gall, président du Conseil d'administration de l'Union-Suisse,

la concession

pour la construction et l'exploitation des sections d'un chemin de fer à locomotives dès Ste-Marguerite à Lindau et dès la proximité de la station de Ruthi à Feldkirch, qui se trouvent sur territoire du Canton, savoir :

a. dès la frontière austro-suisse près Brugg jusqu'à la station de chemin de fer de Ste-Marguerite pour la jonction aux lignes de l'Union-Suisse;

b. dès la frontière austro-suisse sur le Rhin près Ruthi, aux conditions suivantes :

Art. 1er. A teneur de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer sur le territoire de la Confédération, du 28 Juillet 1852, la concession est accordée pour 99 années consécutives, qui seront comptées à partir du jour auquel les lignes seront remises dans tout leur parcours.

A l'expiration de ce délai, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera conclue à cette époque, à moins qu'elle ne soit éteinte par voie de rachat effectué dans l'intervalle.

Art. 2. Le Canton de St-Gall s'engage pendant trente ans, à dater du 1er Janvier 1864, à ne pas construire lui-même un chemin de fer dans les directions indiquées, comme aussi à ne pas délivrer de concession pour l'établissement de lignes semblables.

Art. 3. La construction des deux sections concédées devra commencer au plus tard six mois à compter du jour de la signature du traité à arrêter entre l'Autriche, la Bavière et la Suisse au sujet de la ligne de ceinture du lac de Constance, pour la jonction des lignes respectives, et en tout cas pas avant que les concessionnaires n'aient obtenu les concessions nécessaires pour la continuation des lignes concédées sur Lindau d'une part, et Feldkirch de l'autre, ou que des arrangements ne soient intervenus à cet égard.

La construction des deux sections doit, à partir de cette époque, être achevée et livrée à la circulation dans le délai de deux ans et demi au plus.

Art. 4. Avant de commencer les travaux, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement cantonal le projet de construction et les plans de détail, en indiquant notamment aussi la situation des gares et stations, si les concessionnaires jugent à propos d'en établir, ainsi que les corrections qui devront être faites aux routes et cours d'eau par suite de l'établissement de la ligne ferrée.

En ce qui concerne la direction des lignes concédées et les ponts à établir sur le Rhin, il est stipulé en particulier :

1. Que les concessionnaires ont le droit de choisir pour les sections concédées le tracé au moyen duquel pourront être établies les lignes de jonction les plus courtes et paraissant convenables aux concessionnaires, entre l'Union-Suisse d'une part et les lignes autrichiennes soit bavaroises, ainsi que Feldkirch d'autre part.

2. Qu'en conséquence les ponts sur le Rhin doivent être construits sur la ligne de Ste-Marguerite-Bregenz-Lindau près Brugg, et ceux de la ligne Ruthi-Feldkirch dans la plus grande proximité possible de la station de Ruthi; que toutefois les dites constructions de ponts doivent être à tous égards mises en rapport avec les travaux de correction du Rhin.
3. Que si, conformément aux plans de correction du Rhin, il y a lieu d'établir des ouvrages de défense et digues sur les rives, de nature à protéger les ponts du Rhin, ces ouvrages devront être exécutés par l'Etat en même temps que la construction des ponts du Rhin, pour autant que cela concerne le Canton de St-Gall.
4. Que dans le cas où par suite de modifications apportées aux plans pour la correction du Rhin, il y a lieu à modifier la construction des ponts sur le Rhin lorsqu'ils seront commencés ou terminés sur le territoire st-gallois, l'Etat en rembourse les frais aux concessionnaires.
5. Que ces ponts, s'ils sont construits en maçonnerie, soient pourvus de murs de soutènement.
6. Qu'à l'occasion du tracé définitif de la voie et des travaux de terrassement les concessionnaires tiennent équitablement compte des projets pour la correction des eaux intérieures, cela tant dans leur intérêt propre que dans celui des communes respectives.

Art. 5. Le droit d'expropriation conformément aux dispositions législatives qui s'y rapportent, est accordé aux concessionnaires pour l'exécution des sections en question de la voie ferrée.

Art. 6. Les concessionnaires prendront à leurs frais les mesures nécessaires pour que les communications par terre et par eau, ainsi que l'usage des conduites d'eau, etc., ne subissent aucune interruption, soit pendant la construction du chemin de fer, soit plus tard, par suite des travaux que nécessitera son entretien. Les interruptions inévitables ne pourront avoir lieu que du consentement de l'autorité compétente.

Les échafaudages, ponts et autres ouvrages analogues qui devront être établis provisoirement pour éviter l'interruption des communications, ne pourront être livrés à la circulation que lorsque l'autorité compétente y aura consenti, après s'être assurée de leur solidité. L'autorité se prononcera avec la plus grande célérité possible. Néanmoins, si la mauvaise exécution de ces ouvrages occasionnait quelque dommage, les concessionnaires seraient tenus de le réparer.

Art. 7. Il est facultatif aux concessionnaires de construire une

voie simple ou une double voie; ils sont cependant tenus d'établir une seconde voie si le produit brut des sections de voie concédée dépasse pendant deux années consécutives la somme de fr. **67,000** par kilomètre.

Art. 8. Le chemin de fer, ainsi que le matériel et les bâtiments en dépendant, seront exécutés solidement et de manière à ce que leur usage offre toute sécurité; ils seront ensuite entretenus dans un état irréprochable.

Art. 9. Le chemin de fer ne pourra être livré à la circulation sans le consentement du Gouvernement, qui n'accordera son autorisation qu'après une visite et des épreuves constatant la solidité de la construction dans toutes ses parties.

Lorsque le chemin de fer sera en cours d'exploitation, le Gouvernement aura encore toujours le droit d'ordonner une pareille visite. Si elle constate des défectuosités de nature à compromettre la sécurité du public, le Gouvernement aura le droit d'exiger de la Compagnie qu'elle y remédie sur-le-champ; si elle n'obtempère pas à cette réquisition, il pourra prendre lui-même les mesures nécessaires.

Art. **10**. La Compagnie comme telle est affranchie de toute contribution cantonale ou communale, tant à raison de ses propriétés qu'à raison des bénéfices provenant de son entreprise. Cette disposition n'est point applicable aux bâtiments ou biens-fonds qui appartiennent à la Compagnie sans avoir un rapport immédiat et nécessaire avec le chemin de fer.

Cette exemption d'impôts ne comprend pas non plus les sommes qui, à teneur des lois, reviennent à l'Assurance contre l'incendie administrée par le Gouvernement du Canton de St-Gall.

Tous les employés domiciliés dans le Canton sont imposables comme les autres personnes.

Art. **11**. La police du chemin de fer appartient en première ligne à la Compagnie; sont toutefois réservées, dans toute leur intégrité, les attributions appartenant au droit de haute surveillance qui compète à la Direction de police ou au Gouvernement.

Les dispositions de détail concernant le maintien de la police du chemin de fer seront établies dans un règlement que rendra la Compagnie sauf approbation du Gouvernement.

Art. **12**. La moitié au moins des employés de la Compagnie préposés à la police du chemin de fer seront citoyens suisses.

Ils feront au Département de Police la promesse solennelle de remplir fidèlement leurs devoirs. Pendant l'exercice de leurs fonctions, ils porteront des insignes faciles à reconnaître. Ils ont le

droit d'arrêter sur-le-champ les individus qui contreviendraient aux règlements de police du chemin de fer. Ils les livreront aussitôt aux fonctionnaires administratifs compétents, lesquels prendront telles mesures ultérieures qu'il appartiendra.

Toutes les fois que la Direction de police exigera le renvoi d'un employé de police du chemin de fer, pour infraction aux devoirs de sa charge, il sera déféré à cette demande, sauf recours au Gouvernement.

Art. 13 Si après la construction du chemin de fer il est établi par l'Etat ou par les communes des routes, canaux ou tuyaux de fontaines croisant le chemin de fer, la Compagnie ne pourra réclamer d'indemnité pour empiétement sur sa propriété, non plus que pour l'établissement de nouveaux gardes et la construction de guérites que nécessiteront ces changements. En revanche, les frais d'exécution et d'entretien des travaux qu'il sera nécessaire d'entreprendre pour maintenir le chemin de fer en bon état de conservation par suite de la construction de ces routes, canaux, etc., tomberont exclusivement à la charge de l'Etat ou des communes intéressées.

Art. 14. La Compagnie établira pour le transport des voyageurs un service quotidien de deux convois au moins aller et retour.

Art. 15. Les transports s'effectueront par des trains de voyageurs, et selon que les circonstances l'exigeront, par des trains de marchandises.

Art. 16. Les trains de voyageurs auront une vitesse moyenne de cinq lieues par heure au moins.

Art. 17. Il sera établi au moins 3 classes de waggons pour le transport des personnes par les trains ordinaires et mixtes prévus à l'art. 16. Les waggons de toute classe seront garnis de siéges et munis de fenêtres.

Art. 18. Les concessionnaires sont autorisés à percevoir pour le transport des personnes et des marchandises le maximum de taxes qui peut être perçu sur les lignes autrichiennes, et qui a été en particulier fixé pour les lignes de la frontière austro-suisse près Brugg jusqu'à la frontière austro-bavaroise près Bregenz, et dès la frontière austro-suisse près Ruthi jusqu'à Feldkirch.

En ce qui concerne les prix de transport des autres objets, la fixation des droits accessoires, la classification des marchandises, et les autres dispositions en matière de transport, il sera procédé de telle sorte que les prix et dispositions ne soient en tout cas pas plus élevés ni onéreux que sur les lignes de l'Union-Suisse.

Les concessionnaires ont le droit, en calculant les taxes de transport, d'ajouter une demi-lieue pour la longueur réelle de chacune des parties des deux ponts du Rhin située sur territoire suisse.

Art. 19. La Compagnie est tenue, lorsqu'elle en est requise par l'autorité de police compétente, de transporter par les convois du chemin de fer les individus qui doivent être transportés par mesure de police pour le compte du Canton de St-Gall.

Le mode et le tarif de ces sortes de transports seront ultérieurement réglés d'un commun accord. Dans tous les cas, les prix seront fixés sur le pied le plus équitable.

Art. 20. Si la Confédération ne fait point usage ou ne déclare ne pas vouloir faire usage de son droit de rachat, le Canton de St-Gall aura le droit, moyennant indemnité de racheter le chemin de fer avec le matériel, pour autant qu'il en fait partie, les bâtiments et les approvisionnements qui en dépendent, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, après que la Compagnie en aura été avisée 4 ans 10 mois d'avance.

Art. 21. Si les parties ne peuvent pas s'entendre de gré à gré sur le montant de l'indemnité, il sera réglé par arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliqués:

a. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 30e, 45e ou 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les 10 années précédant immédiatement l'époque à laquelle le Canton de St-Gall a annoncé le rachat; en cas de rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22$^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieur au capital primitif. Du produit net qui doit servir de base à ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation, ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à la dite époque, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé au Canton de St-Gall dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par arbitres.

Art. 22. Les contestations de droit civil qui pourraient s'élever entre le Gouvernement et la Compagnie, et dont la présente concession ne réserve pas la décision au Gouvernement, seront réglées par voie d'arbitrage.

Art. 23. Le tribunal appelé à statuer sur les contestations civiles qui, aux termes des dispositions de la présente concession, doivent être réglées par arbitres, sera composé de telle sorte que chaque partie nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent pas s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur d'abord, puis le défendeur éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre.

Art. 24. En ce qui concerne la police des étrangers, les passeports, les expéditions postales et douanières à la frontière, et le service télégraphique, les concessionnaires se conformeront aux dispositions des traités que la Suisse conclura avec l'Autriche et la Bavière touchant la jonction des sections de lignes concédées, aux lignes soit autrichiennes soit bavaroises.

Art. 25. Les concessionnaires sont autorisés à constituer pour la construction et l'exploitation des lignes concédées une Société d'actionnaires dont les statuts et toute modification qui y serait apportée, ainsi que les résultats annuels de l'exploitation de ces lignes doivent être portés à la connaissance du Gouvernement cantonal.

Art. 26. Les concessionnaires doivent déclarer au Gouvernement du Canton de St-Gall un domicile où ils pourront être actionnés pour des obligations contractées ou à remplir dans le Canton. En matière civile ils sont justiciables des tribunaux de la situation de la chose litigieuse.

Art. 27. Les concessionnaires ont le droit, moyennant par eux en aviser le Conseil exécutif du Canton de St-Gall, de céder en tout temps après achèvement de la construction, l'une ou les deux sections de la ligne concédée, ainsi que la concession avec tous les droits et obligations qui en découlent, à la Compagnie de l'Union-Suisse, ou de remettre à cette dernière l'exploitation de l'une ou des deux lignes pour toute la durée de la concession ou pour quelques années seulement. Le contrat d'exploitation qui, dans le dernier cas sera passé avec la Compagnie de l'Union-Suisse ne doit renfermer aucune disposition contraire à la

présente concession, et en général la Compagnie d'exploitation doit assumer vis-à-vis de l'Etat toutes les obligations et les droits découlant de cette concession, pour aussi longtemps qu'elle exploite ces lignes.

Dans le cas où l'exploitation serait remise à la Compagnie de l'Union-Suisse, les concessionnaires ne sont pas tenus de se procurer en propre un matériel d'exploitation, pour autant que celui dont dispose la Compagnie de l'Union-Suisse suffise également à l'exploitation régulière.

Art. 28. Pour le cas où, contre attente, dans les quatorze mois après la ratification fédérale de la présente concession, le traité mentionné aux articles 3 et 24 sur la jonction des lignes concessionnées à celles de l'Autriche soit de la Bavière ne devrait pas aboutir, cette concession serait censée nulle et non avenue, en sorte qu'il n'en résulterait ni droit ni obligation quelconque pour le Canton de St-Gall ou les concessionaires.

St-Gall, le 1er Décembre 1863.

Le Landammann,

BAUMGARTNER.

Au nom du Conseil exécutif,

Pour le Secrétaire-d'Etat:

GIGER, Secrétaire de Département.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

touchant

la construction et l'exploitation d'un chemin de fer le long du lac de Constance sur territoire St-Gallois, avec embranchement de Feldkirch à Ruthi.

(Du 22 Décembre 1863.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une concession accordée le 1[er] Décembre 1863 par le Grand Conseil du Canton de St-Gall à MM. P. *Talabot*, Directeur général de la Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée, membre du corps législatif français; Ed. *Hentsch*, de Genève, banquier à Paris, et Ed. *Blount*, de Londres, banquier à Paris, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer le long du lac de Constance sur le territoire St-Gallois, avec embranchement de Feldkirch à Ruthi;

vu un rapport et des propositions du Conseil fédéral du 9 Décembre 1863;

en application de la loi fédérale du 28 Juillet 1852,

arrête :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes.

Art. 1[er]. En conformité de l'art. 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de con-

cession annuel, lequel ne doit pas dépasser le montant de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise susmentionnée ne produira pas au-delà de 4 %, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de racheter les dites lignes, pour la construction soit l'exploitation desquelles la concession a été accordée le 1er Décembre 1863 à la dite Compagnie, avec le matériel, les bâtiments et approvisionnements à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du 1er Janvier 1867, après que la Compagnie en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un surarbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du surarbitre, le tribunal fédéral présente une triple proposition dont le demandeur premièrement, puis le défendeur éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est surarbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e, 45e et 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22 ½ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à la dite époque, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que

soit l'époque du rachat. Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par le tribunal d'arbitrage susmentionné.

Art. 3. Dans le délai de 14 mois, à dater du jour de l'entrée en vigueur du présent arrêté, les travaux de terrassement pour ce chemin de fer devront commencer. En même temps il sera fourni une justification suffisante des moyens de continuer l'entreprise; l'expiration de ces délais sans l'accomplissement des dites conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale donnée à la concession comme nulle et non avenue.

Art. 4. Les travaux devront être exécutés en raison des délais fixés pour leur achèvement dans l'acte de concession. S'il était contrevenu à cette disposition sans qu'il y ait cas de force majeure, le Conseil fédéral prendra les mesures nécessaires pour la faire respecter, et même, le cas échéant, l'Assemblée fédérale pourra déclarer nulle la ratification de la Confédération pour cette concession.

Art. 5. Toutes les prescriptions de la législation fédérale, et particulièrement celles de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, du 28 Juillet 1852, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession. En particulier les dispositions contenues dans l'art. 24 ou autres articles de la concession ne pourront déroger en rien aux attributions réservées aux autorités fédérales par les articles 17 et 19 de la loi fédérale mentionnée.

Art. 6. Lors de la construction des lignes, les mesures nécessaires seront prises pour qu'en temps de guerre le parcours de la ligne puisse être totalement interrompu.

Art. 7. Sauf le cas prévu à l'art. 27 de la concession, celle-ci ne pourra être cédée sans l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 8. Le présent arrêté n'entrera en vigueur qu'après que le traité prévu par la concession aura été ratifié.

Art. 9. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 18 Décembre 1863.

Le Président: SCHENK.
Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 22 Décembre 1863.

Le Président : V. RUFFY.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 28 Décembre 1863.

Le Président de la Confédération :
C. FORNEROD.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

sur

un point spécial relatif au chemin de fer le long du lac de Constance sur territoire St-Gallois, avec embranchement de Feldkirch à Ruthi.

(Du 22 Décembre 1863.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une concession accordée par le Grand Conseil du Canton de *St-Gall* le 1er Décembre 1863 à MM. *P. Talabot*, directeur général de la Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Miditerrancée,

membre du Conseil législatif français; *Ed. Hentsch*, de Genève, banquier à Paris, et *Fd. Blount*, de Londres, banquier à Paris, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer le long du lac de Constance sur territoire St-Gallois, avec embranchement de Feldkirch à Ruthi; et

vu un rapport et une proposition du Conseil fédéral, du 9 Décembre 1863,

arrête:

Lors des négociations à ouvrir touchant le traité prévu dans la susdite concession, le Conseil fédéral portera son attention, non-seulement sur les points mentionnés à l'art. 24 de la concession, mais aussi sur les principes consacrés par l'art. 13 de la loi fédérale du 28 Juillet 1852.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 18 Décembre 1863.

Le Président: SCHENK.
Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 22 Décembre 1863.

Le Président: V. RUFFY.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 28 Décembre 1863.

Le Président de la Confédération:
C. FORNEROD.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral concernant l'exemption du service militaire en faveur de divers employés du chemin de fer bernois de l'Etat.

(Du 7 Juillet 1864.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu une demande du Directoire du chemin de fer bernois de l'Etat, concernant l'exemption du service militaire en faveur de divers employés au chemin de fer;

en application de l'article 1 de l'arrêté fédéral du 20 Juillet 1853,*)

arrête :

1. Sont exemptés du service militaire pendant la durée de leur emploi les fonctionnaires et employés suivants du chemin de fer bernois de l'Etat, savoir :

a. le chef du service de la traction et son adjoint ;
b. les chefs de gares, de stations, de haltes et leurs remplaçants ;
c. les chefs de train et conducteurs ;
d. le maître machiniste et son adjoint ;
e. le chef de l'atelier de réparations des machines ;
f. les visiteurs des wagons ;
g. les graisseurs ;
h. les machinistes et chauffeurs ;
i. l'ingénieur de la voie ;
k. l'aide de l'ingénieur de la voie ;
l. les conducteurs de la voie ;
m. les piqueurs, les cantonniers, les aiguilleurs.

---

*) Voir Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses, tome II, page 135.

2. Le Comité de direction de la Compagnie du chemin de fer bernois de l'Etat est tenu de faire connaître aux autorités militaires des Cantons dans lesquels les employés précités sont astreints au service militaire, l'âge, les noms, l'origine et le domicile, ainsi que le rang militaire des titulaires ; s'il s'agit de personnes attachées à l'état-major fédéral, cette communication devra être faite au Département militaire fédéral.

Berne, le 7 Juillet 1864.

Le Président de la Confédération :
Dr J. DUBS.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

la prolongation du terme accordé aux Compagnies de chemins de fer suisses pour l'importation en franchise de divers matériaux de chemin de fer.

(Du 9 Juillet 1864.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le rapport et la proposition du Conseil fédéral du 17 Juin 1864,

arrête :

Les concessions accordées par l'arrêté fédéral du 19 Juillet 1854 aux Compagnies de chemins fer suisses pour l'importation

de divers matériaux de chemin de fer énumérés aux articles 1, 2 et 3 du dit arrêté*), sont prolongées de dix ans, savoir jusqu'au 19 Juillet 1874.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 7 Juillet 1864.

Le Président: Th. JÆGER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 9 Juillet 1864.

Le Président: Jules ROGUIN.
Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera inséré dans le Recueil des lois de la Confédération.

Berne, le 29 Juillet 1864.

Le Président de la Confédération:
Dr J. DUBS.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

*) Voir Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses, tome III, page 12.

RECUEIL

DES

PIECES OFFICIELLES

RELATIVES AUX

CHEMINS DE FER SUISSES.

TOME V.

TROISIÈME LIVRAISON.



ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral touchant le droit de concession à acquitter à la caisse des postes fédérales par l'administration du chemin de fer du Nord-Est suisse pour l'année 1863.

(Du 3 Février 1864.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu le rapport du Département des postes du 1er Février 1864;

considérant que la Compagnie du chemin de fer du Nord-Est suisse paie à ses actionnaires, pour 1863, un dividende excédant *cinq* pour cent;

considérant les préjudices très-considérables causés à la caisse des postes par l'établissement des chemins de fer;

en application de la réserve faite dans les arrêtés fédéraux portant approbation des concessions pour les divers chemins de fer,

arrête :

La Compagnie du Nord-Est suisse acquittera à la caisse de l'Administration des postes, pour 1863, fr. 18,500, comme droit de concession de 37 lieues de parcours à fr. 500.

Berne, le 3 Février 1864.

Le Président de la Confédération :
Dr J. DUBS.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral touchant le droit à acquitter à la caisse des postes fédérales par l'administration du chemin de fer du Central suisse, pour l'année 1863.

(Du 3 Février 1864.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu le rapport du Département des postes du 1er Février 1864;

considérant que la Compagnie du chemin de fer du Central suisse paie à ses actionnaires, pour 1863, un dividende excédant *cinq* pour cent;

considérant les préjudices très-considérables causés à la caisse des postes par l'établissement des chemins de fer;

en application de la réserve faite dans les arrêtés fédéraux portant approbation des concessions pour les divers chemins de fer,

arrête :

La Compagnie du Central suisse acquittera à la caisse de l'Administration des postes, pour l'année 1863, fr. 20,600 comme droit de concession de 51 $^1/_2$ lieues de parcours à fr. 400.

Berne, le 3 Février 1864.

Le Président de la Confédération :
Dr J. DUBS.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

la prolongation de délai pour le chemin de fer de Jougne à Massongex.

(Du 30 Septembre 1864.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une demande du Conseil d'Etat du Canton de Vaud, du 26 Août 1864;

vu un rapport y relatif du Conseil fédéral, du 26 Septembre 1864,

arrête :

1. Le délai fixé au 2 Avril 1862*) dans l'art. 3 de l'arrêté du Conseil fédéral du 5 Mars 1858, portant approbation de la concession accordée par le Canton de Vaud en vue de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer de Jougne à Massongex pour le commencement des terrassements sur la section de Jougne jusqu'à la ligne Yverdon-Morges, et la justification des moyens de continuer l'entreprise, délai étendu par arrêté fédéral du 19 Juillet 1861 jusqu'au 1er Juin 1865**), est prolongé jusqu'au 1er Juin 1867.

2. Toutes les autres dispositions du susdit arrêté fédéral demeurent en force et il ne doit y être dérogé en rien par le présent arrêté.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 29 Septembre 1864.

Le Président : Th. JÆGER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

---

*) Voir Recueil touchant les chemins de fer, tome IV, page 186.
**) „ „ „ „ „ „ „ „ „ 324.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 30 Septembre 1864.

Le Président: Jules ROGUIN.
Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

Le Conseil fédéral décrète:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 5 Octobre 1864.

Le Président de la Confédération :
Dr J. DUBS.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Convention

entre

les Cantons de Zurich, Glaris, St. Gall, Grisons et Thurgovie, touchant l'hypothèque de chemins de fer.

(Du 14 Avril 1864.)

Les Cantons de *Zurich, Glaris, St. Gall, Grisons* et *Thurgovie,* voulant régler le mode de procéder à l'hypothèque de chemins de fer qui empruntent le territoire de plusieurs Cantons, ont conclu la convention suivante:

Art. 1. Les chemins de fer qui empruntent le territoire de plusieurs des Cantons contractants ne peuvent être valablement hypothéqués qu'au siége de la compagnie. Ce droit d'hypothèque

comprend le corps de la ligne ferrée, avec les gares, places de station, tous les bâtiments qui s'y trouvent, appartenant à la compagnie, ainsi que tout le matériel servant à l'exploitation et à l'entretien de la ligne. L'hypothèque sur tout le reste de la fortune mobilière et immobilière de la compagnie est régie par les lois du Canton où elle est située.

Art. 2. Les formalités préliminaires pour la constitution de l'hypothèque ont lieu au siége de la compagnie conformément aux lois du Canton respectif. Il en sera donné connaissance au Gouvernement, lequel en avisera les Gouvernements des autres Cantons intéressés. Ceux-ci auront à pourvoir à ce que l'hypothèque projetée du chemin de fer soit dûment publiée, et cela en fixant pour les oppositions un terme fatal de quarante jours, à dater de celui de la publication.

Les oppositions qui viendraient à être formées seront immédiatement portées à la connaissance du Gouvernement du Canton dans lequel la compagnie a son siége, pour en donner communication au Conseil d'administration de cette dernière, ainsi qu'à l'autorité entre les mains de laquelle s'opère la constitution d'hypothèque.

L'hypothèque n'a force de loi qu'après que les oppositions ont été aplanies à l'amiable ou par la voie juridique.

Les oppositions contre l'hypothèque sont jugées au siège de la compagnie, s'il ne s'agit pas de différends pour lesquels il est établi des juridictions spéciales en vertu de concessions ou de concordats.

Art. 3. L'autorité hypothécaire au siège de l'administration de la compagnie, agissant par l'organe de son Gouvernement, donnera connaissance de l'acte qui a été passé, aux Gouvernements des Etats concordants pour l'information des autorités hypothécaires; à cet effet elle joindra des copies vidimées des titres hypothécaires. Ces autorités en prendront acte dans leurs registres hypothécaires et annonceront que cela a eu lieu au Gouvernement au siège de l'administration de la compagnie, afin qu'il en soit dûment fait mention sur le titre hypothécaire.

Les Gouvernements cantonaux fixeront une finance de chancellerie modérée pour le visa des autorités hypothécaires.

Le titre hypothécaire sera, pour autant que les parties contractantes n'en auront pas décidé autrement, conservé au nom des créanciers hypothécaires par le Gouvernement du Canton dans lequel la compagnie a son siége.

Art. 4. Les tribunaux du Canton où une compagnie de che-

min de fer a son siége, sont seuls compétents pour ouvrir et liquider la faillite de cette compagnie. La masse comprend toute la fortune mobilière et immobilière de la compagnie. Les différends pour lesquels il est établi des juridictions spéciales par des concessions ou des concordats devront leur être déférés.

Art. 5. Toutes les dispositions des concessions et des traités demeureront en vigueur, pour autant qu'elles n'ont pas été expressément modifiées par les prescriptions du présent concordat.

Art. 6. L'hypothèque ne peut avoir en aucune manière pour effet d'entraver l'exercice du droit de rachat, établi par la concession, sur la totalité du réseau ou ses sections. Notamment les créanciers hypothécaires, ne peuvent point s'opposer à ce que toute la ligne ou des sections rachetées, soient adjugées en toute franchise à l'acquéreur contre paiement, soit dépôt de la somme de rachat prévue par la concession.

Art. 7. Les prescriptions des art. 5 et 6 seront expressément mentionnées dans le titre hypothécaire.

Art. 8. La ratification du présent concordat par les Etats concordants, ainsi que l'approbation du h. Conseil fédéral suisse, sont réservées.

Nous Landammann et Conseil exécutif du Canton de St. Gall

faisons savoir par les présentes:

que le Grand Conseil du Canton de St. Gall a approuvé le 6 Juin de cette année la Convention ci-dessus, concernant l'hypothèque de chemins de fer, du 14 Avril 1864.

St. Gall, le 28 Décembre 1864.

Le Landammann:

Saxer.

Au nom du Conseil exécutif,

(L. T.)

Le Secrétaire d'Etat:

Zingg.

Nous Président et Petit Conseil du Canton des Grisons

déclarons par la présente :

que le Canton des Grisons a définitivement adhéré à la Convention ci-dessus, concernant l'hypothèque de chemins de fer, ensuite de la votation du peuple et de la promulgation subséquente du 27 Juillet 1864.

Coire, le 9 Janvier 1865.

Le Président :
Romedy.
Au nom du Petit Conseil,
(L. T.) *Le Directeur de Chancellerie :*
J. B. Tscharner.

Nous Landammann et Conseil du Canton de Glaris

faisons savoir par les présentes :

que le triple Landrath du Canton a approuvé le 10 août 1864 la Convention ci-dessus, concernant l'hypothèque de chemins de fer.

Glaris, le 20 Janvier 1865.

Le Landammann :
D[r] **J. Heer.**
Au nom du Conseil,
(L. T.) *Le Secrétaire :*
Cham.

Nous Président et Conseil exécutif du Canton de Zurich

déclarons par les présentes :

que le Grand Conseil du Canton de Zurich a, par arrêté du 10 Octobre 1864, donné son approbation à la Convention ci-dessus touchant l'hypothèque de chemins de fer.

Zurich, le 28 Janvier 1865.

Le premier Président :
Ed. Ziegler.

(L. T.)

Le premier Secrétaire d'Etat :
Keller.

Le Conseil exécutif du Canton de Thurgovie

déclare par les présentes :

que le Grand Conseil du Canton de Thurgovie a donné son approbation le 5 Octobre/20 décembre 1864 à la Convention ci-dessus touchant l'hypothèque de chemins de fer, à condition que le droit soit réservé aux autorités thurgoviennes, de pouvoir dénoncer la Convention aux Cantons concordataires, toutefois sans préjudice des droits acquis par celle-ci.

Frauenfeld, le 4 Février 1865.

Le Président du Conseil exécutif :
Egloff.

(L. T.)

Le Directeur de Chancellerie :
Rukstuhl.

Convention

entre

les Cantons de Zurich et de St. Gall,

touchant

l'exercice du droit de rachat leur appartenant sur le chemin de fer de Wallisellen jusqu'à la jonction à la ligne Weesen-Rapperschwyl.

Les Cantons de Zurich et de St. Gall

ont conclu la convention suivante,

touchant l'exercice du droit de rachat leur appartenant, relativement à la ligne de chemin de fer de Wallisellen jusqu'à la jonction à la ligne Weesen-Rapperschwyl:

Art. 1. Dans le cas où l'un des deux Cantons contractants, seul, voudrait faire usage des droits de rachat lui appartenant relativement au tronçon de ligne susmentionné, le premier a le droit de prendre possession du chemin de fer situé sur le territoire de l'autre; cela étant, il entre vis-à-vis de celui-ci dans les droits et obligations de la Compagnie pour la dite ligne dans toute son étendue.

Art. 2. Cette convention entrera en force seulement alors que le projet de concordat signé dans la conférence du 14 avril dernier, touchant l'hypothèque des chemins de fer, aura été approuvé par les deux Cantons de Zurich et de St. Gall; en pareil cas, elle sera soumise au Conseil fédéral; dans le cas contraire, elle sera censée nulle et non avenue.

Art. 3. La ratification supérieure est réservée.

Nous Landammann et Conseil exécutif du Canton de St. Gall

déclarons :

que le Grand Conseil du Canton de St. Gall a ratifié le 22 novembre 1864, la Convention ci-dessus.

St. Gall, le 28 décembre 1864.

Le Landammann :
Saxer.

(L. T.)

Au nom du Conseil exécutif,
Le Secrétaire d'Etat :
Zingg.

Nous Président et Conseil exécutif du Canton de Zurich

faisons savoir par la présente :

que le Grand Conseil du Canton de Zurich a approuvé le 10 octobre 1864 la Convention ci-dessus.

Zurich, le 28 janvier 1865.

Le premier Président :
Ed. Ziegler.

(L. T.)

Le premier Secrétaire d'Etat :
Keller.

Convention

entre

les Cantons de Zurich, St. Gall et Thurgovie,

touchant

l'exercice du droit de rachat leur appartenant quant au chemin de fer dès Winterthour par Wyl à Rorschach.

Les Cantons de Zurich, St. Gall et Thurgovie

ont passé la convention suivante,

touchant l'exercice du droit de rachat leur appartenant sur la ligne de chemin de fer dès Winterthour par Wyl à Rorschach:

Art. 1. Pour le cas où les trois Cantons contractants ne voudraient pas faire usage du droit de rachat leur appartenant, en ce qui concerne la ligne de chemin de fer dès Winterthour par Wyl à Rorschach, le Canton, soit les deux Cantons qui se déclarent pour le rachat ont le droit de prendre possession du chemin de fer aussi sur le territoire du Canton soit des Cantons qui ne veulent pas racheter; dans ce cas le premier ou les premiers entrent vis-à-vis du dernier dans les droits et obligations de la Compagnie pour la dite ligne dans toute son étendue.

Art. 2. Dans le cas où deux Cantons seulement voulant faire usage du droit de rachat, ne pourraient s'entendre sur la mesure de la participation au rachat de l'entreprise de la ligne sur le territoire du troisième Canton qui se prononce contre le rachat, il sera procédé par voie d'arbitrage.

A cet effet, le tribunal d'arbitrage sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition dont le demandeur premièrement, puis le défendeur éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

Art. 3. Cette convention n'entrera en force que lorsque le concordat arrêté dans la conférence du 14 Avril dernier, touchant l'hypothèque de chemins de fer, aura été approuvé par les trois Cantons contractants; dans ce cas elle sera soumise au Conseil fédéral, dans le cas contraire, elle sera censée nulle et non avenue.

Art, 4. La ratification supérieure est réservée.

Nous Landammann et Conseil exécutif du Canton de St. Gall

faisons savoir:

que le Grand Conseil du Canton de St. Gall a approuvé la convention ci-dessus le 22 novembre 1864.

St. Gall, le 28 Décembre 1864.

Le Landammann:
Saxer.
Au nom du Conseil exécutif,
Le Secrétaire d'Etat:
Zingg.

Nous Président et Conseil exécutif du Canton de Zurich,

faisons savoir :

que le Grand Conseil du Canton de Zurich a approuvé la convention ci-dessus le 10 Octobre 1864.

Zurich, le 28 Janvier 1865.

Le premier Président:
Ed. Ziegler.

(L. T.) *Le premier Secrétaire d'Etat:*
Keller.

Le Conseil exécutif du Canton de Thurgovie,

déclare:

que le Grand Conseil du Canton de Thurgovie a, par arrêté du 5 octobre / 20 décembre 1864, approuvé la convention ci-dessus.

Frauenfeld, le 4 Février 1865.

Le Président du Conseil exécutif:
Egloff.

(L. T.) *Le Directeur de Chancellerie:*
Rukstuhl.

DÉCLARATION

du

Conseil fédéral touchant les conventions passées entre les Etats confédérés de Zurich, Glaris, St. Gall, Grisons et Thurgovie, au sujet de la soumission des chemins de fer à l'hypothèque.

(Du 18 Février 1865.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu

1. Une convention conclue le 14 Avril 1864 entre les Cantons de *Zurich*, *Glaris*, *St. Gall*, *Grisons* et *Thurgovie*, concernant la soumission des chemins de fer à l'hypothèque;

2. Une convention entre les Cantons de *Zurich* et *St. Gall*, concernant l'exercice du droit de rachat leur appartenant quant à la ligne ferrée de *Wallisellen* jusqu'à sa jonction avec la ligne Weesen-Rapperschwyl, ratifiée par le Grand Conseil du Canton de Zurich, le 10 Octobre 1864, et par le Grand Conseil de St. Gall, le 22 Novembre 1864;

3. Une convention entre les Cantons de *Zurich*, *St. Gall* et *Thurgovie*, touchant l'exercice du droit de rachat leur appartenant quant à la ligne de Winterthour par Wyl à Rorschach, convention qui a été ratifiée le 10 Octobre 1864 par le Grand Conseil de Zurich, le 22 Novembre 1864 par celui de St. Gall, et le 5 Octobre/20 Décembre 1864 par celui de Thurgovie;

en application de l'art. 7 de la constitution fédérale,

déclare:

Que ces trois conventions ne renferment rien de contraire aux droits de la Confédération ou d'autres Cantons, et que par conséquent rien ne s'oppose, de la part de la Confédération, à ce qu'elles

soient mises en vigueur. Cette déclaration est toutefois donnée en ce sens que par là il ne sera en aucune manière porté atteinte aux droits garantis à la Confédération par les lois et les décrets fédéraux.

Berne, le 18 Février 1865.

Le Président de la Confédération :
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil cantonal de Schwyz concernant la prolongation de délai pour le chemin de fer par la Marche.

(Du 17 novembre 1864.)

Le Conseil cantonal de l'Etat confédéré de Schwyz,

sur la demande du Conseil d'arrondissement de la Marche, faite par lettre du 4 Novembre 1864,

décrète :

La concession accordée par décret du Conseil cantonal du 20 Décembre 1861 à une Compagnie agissant au nom du district de la Marche, pour un chemin de fer dès la frontière zuricoise sur la rive gauche du lac jusqu'à la frontière de Schwyz-Glaris, soit de St Gall, en vue d'une jonction avec l'Union suisse entre le lac de Zurich supérieur et le lac de Wallenstadt, est renouvelée pour trois ans.

Schwyz, le 17 Novembre 1864.

Au nom du Conseil cantonal,
Le Président: C. KRIEG.
Le Secrétaire : A. EBERLE.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

la prolongation du délai pour le chemin de fer conduisant de la frontière zuricoise près Richtersweil à travers la Marche.

(Du 16 Décembre 1864.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu

1) une lettre du Gouvernement du Canton de Schwyz, du 23/29 Novembre 1864, et un décret du Conseil cantonal de l'Etat de Schwyz, du 17 Novembre 1864, par lequel a été renouvelée pour trois autres années la concession accordée le 20 Décembre 1861 et ratifiée par arrêté fédéral du 8 Février 1862 pour un chemin de fer tendant de la frontière Zurich-Schwyz, par le territoire du Canton de Schwyz, jusqu'à la frontière Schwyz-Glaris, soit st. galloise*);

2) un rapport y relatif du Conseil fédéral du 6 Décembre 1864,

arrête :

1. Le délai fixé à l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 8 Février 1862, concernant la ratification de la concession accordée par le Canton de Schwyz pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer dès la frontière Zurich-Schwyz sur la rive gauche du lac, par le territoire du Canton de Schwyz, jusqu'à la frontière

---

*) Voir Recueil des pièces relatives aux chemins de fer, IVe liv., page 377.

Schwyz-Glaris, soit st. galloise, pour le commencement des travaux de terrassement et la justification des moyens nécessaires pour la continuation régulière de cette entreprise, est prolongé de trois ans, ainsi jusqu'au 8 Février 1868.

2. Toutes les autres dispositions du dit arrêté fédéral, du 8 Février 1862, demeurent en vigueur, et il ne doit y être dérogé en rien par le présent arrêté.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 14 Décembre 1864.

Le Président : Th. JÆGER.

Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 16 Décembre 1864.

Le Président : Jules ROGUIN.

Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 21 Décembre 1864.

Le Président de la Confédération :
Dr J. DUBS.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

CONCESSION

du

Canton de Fribourg pour la construction d'un chemin de fer de Bulle à Romont ou à un autre point de jonction à fixer sur la ligne ferrée de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise.

(Du 23 Novembre 1864.)

Le Grand Conseil du Canton de Fribourg,

vu la demande de concession d'un chemin de fer de Bulle à Romont, faite par la ville de Bulle en date du 6 Novembre 1864;

vu le rapport du Conseil d'Etat en date du 11 Novembre 1864,

décrète :

Art. 1. Il est concédé à la commune de Bulle ou à la compagnie qu'elle indiquera, le droit d'établir et d'exploiter un chemin de fer partant de Bulle et allant se rendre à la ligne principale Lausanne-Fribourg, au point qui sera ultérieurement déterminé.

Art. 2. La durée de la concession est égale au temps qui reste à courir pour la concession de la ligne de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise; elle est, par conséquent, de quatre-vingt quatorze ans, à dater du 31 Décembre 1864.

Art. 3. Dans le cas où la commune de Bulle, usant du droit de subrogation déterminé par l'art. 1er, transporterait sa concession à une compagnie, cette compagnie devra être admise par le Conseil d'Etat; ses statuts seront également soumis à l'approbation de cette autorité, et elle aura son siége à Bulle.

Art. 4. Les études définitives du tracé devront être entreprises immédiatement; elles seront terminées dans un délai de six mois et soumises à l'approbation du Conseil d'Etat ainsi que tous les plans détaillés de l'exécution de toutes les parties de la voie et de ses dépendances, pour les terrassements et travaux d'art.

Art. 5. Les travaux de construction ne pourront commencer qu'ensuite d'une autorisation spéciale du Conseil d'Etat. Cette autorisation ne sera accordée que lorsque le dispositif de l'art. 4 aura été accompli et que les concessionnaires auront justifié des moyens financiers suffisants pour l'exécution des plans approuvés par le Conseil d'Etat.

Les travaux devront commencer dans les deux mois qui suivront l'autorisation donnée par le Conseil d'Etat, et devront être terminés et l'exploitation ouverte dans un délai de deux ans dès cette date.

Art. 6. Il est accordé aux concessionnaires une subvention de sept cent-cinquante mille francs et, en outre, à la ville de Bulle, une subvention de cinquante mille francs, à charge par celle-ci d'appliquer cette somme à l'entreprise.

Cette subvention, au total de fr. 800,000, ne sera exigible qu'après l'achèvement complet et la réception des travaux, et la ville de Bulle devra à cette époque en faire l'avance, à charge par le Canton de Fribourg de s'en constituer débiteur et d'en servir l'intérêt à un taux qui ne pourra excéder le 6 %.

Art. 7. Les dispositions énoncées au cahier des charges du 12 novembre 1856 pour le chemin de fer Lausanne-Fribourg-Berne, relativement au rachat par la Confédération et par le Canton, seront applicables à l'embranchement de Bulle à Romont.

Art. 8. A l'expiration de la concession, le chemin de fer appartiendra au Canton de Fribourg. En conséquence, si la Confédération ou le Canton use du droit de rachat mentionné ci-dessus, le capital représentant la subvention fera immédiatement retour à l'Etat de Fribourg.

Art. 9. Si, à l'expiration de la concession, la Confédération n'a pas usé ou n'use pas de son droit de rachat, le chemin de fer deviendra, ainsi qu'il a été dit à l'article précédent, la propriété pleine et entière du Canton de Fribourg.

Art. 10. Toutes les conditions techniques, telles que plans du tracé et des stations, largeur de la voie, achats de terrains, simple ou double voie, travaux d'art, terrassements, matériel fixe et roulant, cadastre, clôtures, contrôle de l'administration, service des télégraphes, division des travaux, etc., etc., ainsi que tout ce qui a rapport au service militaire, aux obligations des concessionnaires, pour le transport des dépêches, etc., sera réglé par le cahier des charges définitif arrêté par le Conseil d'Etat. Le tarif à appliquer pour le transport des personnes, du bétail et des marchandises sera fixé dans le cahier des charges, en prenant pour base les taxes les plus élevées en vigueur sur les chemins de fer suisses.

Art. 11. Le personnel attaché à la construction et à l'exploitation de la ligne sera choisi de préférence parmi les citoyens suisses et autant que possible parmi les ressortissants du Canton de Fribourg.

Art. 12. Après la ratification de la présente concession par les Autorités fédérales et dans le délai de six mois, les concessionnaires déposeront à la caisse du Canton un cautionnement de cent mille francs.

Ce cautionnement sera fourni ou en argent portant intérêt au 5 %, ou en valeurs à la satisfaction du Conseil d'Etat.

Il sera restitué aux concessionnaires, par cinquième, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Art. 13. La commune de Bulle passera un acte authentique constatant son adhésion aux conditions de la présente concession, qui sera soumise dans le plus bref délai à l'approbation des Autorités fédérales.

Donné en Grand Conseil, à Fribourg, le 23 novembre 1864.

Le Président :
L. WUILLERET.

Le premier Secrétaire :
C. VISSAULA.

Acte notarié

concernant

l'adhésion de la commune de Bulle au décret de concession ci-dessus.

(Du 28 novembre 1864.)

Devant moi, Jean-Augustin Cuony, notaire à Fribourg, ont comparu :

1. M. Frédéric Vaillant, vice-président du Conseil d'Etat et député au Grand Conseil, demeurant à Fribourg, agissant au nom du haut Etat du Canton de Fribourg en vertu d'autorisation du

Conseil d'Etat en date du 25 de ce mois, ici produite et annexée à ma minute, et celui-ci en vertu du décret du Grand Conseil en date du 23 de ce mois, d'une part;

2. M. Nicolas Duvillard, syndic de la commune de Bulle, et M. Jules Glasson, secrétaire du Conseil communal, les deux domiciliés à Bulle, agissant au nom de la ville et commune de Bulle en vertu de procuration du Conseil communal de Bulle, en date du 25 novembre 1864, signée le vice-président H. Glasson, et le secrétaire substitué Alb. Collaud, duement légalisée et enrégistrée à Bulle le 25 novembre 1864, sous le N° 689, fol. 222 du Reg. D; et le Conseil communal ensuite du délibéré de l'Assemblée bourgeoisiale en date du 9 octobre 1864, duement légalisé et enrégistré à Bulle le 26 novembre 1864 sous le N° 692, fol. 233 du Registre D, ces deux pièces ici produites et jointes à ma minute, et, en outre, en vertu de la susdite autorisation du Conseil d'Etat du Canton de Fribourg, d'autre part.

Vu le décret du Grand Conseil du Canton de Fribourg en date du 23 novembre 1864, signé le président L. Wuilleret et le premier secrétaire Ch. Vissaula, dont une copie est annexée à la présente minute et par lequel il est accordé une concession de chemin de fer de Bulle à Romont,

les parties ont fait et conclu la convention suivante:

(Les articles 1—12 sont conçus identiquement avec les articles 1—12 du décret du Grand Conseil du Canton de Fribourg ci-dessus.)

13. Le présent acte de concession, que la commune de Bulle accepte dans tout son contenu, sera soumis dans le plus bref délai à l'approbation des autorités fédérales.

14. Pour l'exécution de la présente convention, qui sera expédiée en trois doubles, les parties contractantes ont obligé la généralité de leurs biens.

Dont acte fait et lu à Fribourg, à la Chancellerie d'Etat, rue du Pont suspendu; présents: M. Hubert *Charles*, président du Conseil d'Etat et député au Grand Conseil, *de Riaz*, et M. François-Xavier *Bondallaz*, de Neuvilly, Conseiller d'Etat et député au Grand-Conseil, les deux domiciliés à Fribourg, témoins, lesquels ont signé avec les comparants et moi notaire, à la minute, à onze heures et quart du matin, le vingt-six novembre mil huit cent soixante-quatre.

Signé: Frédéric Vaillant.	H. Charles.
N^s. Duvillard.	H. Bondallaz.
Jules Glasson.	J.-Aug. Cuony, notaire.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

touchant

la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Bulle à Romont ou à un autre point de jonction à fixer sur la ligne ferrée Lausanne-Fribourg-frontière bernoise.

(Du 14 Décembre 1864.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une concession accordée le 23 Novembre 1864 par le Grand Conseil du Canton de Fribourg à la commune de Bulle, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer conduisant de Bulle à Romont ou à un autre point de jonction à fixer sur la ligne ferrée Lausanne-Fribourg-frontière bernoise;

vu un rapport et une proposition du Conseil fédéral du 2 Décembre 1864;

en application de la loi fédérale du 28 Juillet 1852,

arrête :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes :

Art. 1er. En conformité de l'art. 8, alinéa 3, de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser la somme de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au-delà de 4 % après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer concessionné, dans sa totalité, soit toutes les parties qui auront été réellement construites, avec tout le matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du 1er Mai 1858, pourvu que la compagnie en ait été avisée cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présente une triple proposition, dont le demandeur premièrement, puis le défendeur éliminent une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e, 45e et 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22 $^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois, que la somme d'indemnité ne peut, dans aucun cas, être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait, à la dite époque, la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionné de la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par le tribunal d'arbitrage susmentionné.

Art. 3. Dans le délai de dix mois, à dater du jour du présent arrêté, les travaux de terrassement sur cette ligne devront commencer, et en même temps il sera fourni une justifica-

tion suffisante des moyens nécessaires pour la continuation régulière de l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces deux conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la législation fédérale, notamment de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, du 28 Juillet 1852, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être porté aucune atteinte par les dispositions de la présente concession.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 8 Décembre 1864.

Le Président : Jules ROGUIN.
Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 14 Décembre 1864.

Le Président : Th. JÆGER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 21 Décembre 1864.

Le Président de la Confédération :
Dr J. DUBS.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil d'Etat du Canton de Fribourg concernant le cahier des charges du chemin de fer de Bulle à Romont.

(Du 8 Février 1865.)

Le Conseil d'Etat du Canton de Fribourg,

Vu l'arrêté fédéral du 14 décembre 1864*), qui a approuvé le décret de concession du Grand Conseil du Canton de Fribourg, du 23 novembre 1864 **);

En vertu des pouvoirs que lui donne l'art. 10 du décret ci-dessus rappelé,

arrête:

Art. 1er. La ville de Bulle ou ses ayants-droit, aux termes de la concession du 14 décembre 1864, devra se conformer, pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Bulle à Romont, aux conditions, clauses et charges ci-après déterminées.

Art. 2. L'embranchement qui fait l'objet de la concession ci-dessus rappelée, partira de Bulle et se dirigera vers la vallée de la Glâne pour se souder à la ligne principale Lausanne-Fribourg-

---

*) Voir page 86 plus haut.

**) „ „ 82 „

Berne près de la ville de Romont, au point et aux conditions qui seront ultérieurement déterminés, d'accord avec l'administration de cette dernière ligne et sous réserve d'approbation du Conseil d'Etat.

L'avant-projet dressé par M. l'ingénieur Leuba, servira de base à la détermination du tracé; il devra être revêtu de l'approbation du Conseil d'Etat et de celle du Conseil fédéral.

Art. 3. Dans le cas où la ville de Bulle, usant du droit de subrogation stipulé à l'art. 1er, transporterait sa concession à une société anonyme, cette société sera soumise à toutes les lois et règlements du canton de Fribourg, concernant les entreprises commerciales. Elle devra, en conséquence, être autorisée par le Conseil d'Etat et soumettre ses statuts à l'approbation de cette autorité.

Cette autorisation et cette approbation ne seront données que lorsque le capital social sera entièrement souscrit, et le cinquième de chaque action versé. Les statuts devront rendre les souscripteurs personnellement responsables de la libération complète des actions souscrites par eux. Toute modification ultérieure des statuts devra également être approuvée par le Conseil d'Etat.

Le siége social sera à Bulle.

La direction principale de l'entreprise résidera également dans cette ville.

Les administrateurs ou directeurs devront être en majorité des citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Cette société ne pourra ni transmettre la présente concession, ni se fusionner avec une autre société sans une autorisation spéciale du gouvernement du canton de Fribourg.

Art. 4. Une subvention de 800,000 fr. étant accordée à la ville de Bulle par l'art. 6 de la concession, celle-ci, ou ses ayants-droit, tiendra compte à l'Etat de Fribourg, par imputation sur le montant de cette subvention:

1° De la valeur des terrains nécessaires à la construction du chemin, dont il lui serait fait abandon par l'Etat. Cette valeur, si elle ne peut être réglée à l'amiable, sera fixée par la commission d'estimation prévue par la loi fédérale du 1er mai 1850;

2° Du prix des bois destinés aux traverses du chemin, fournis par l'Etat, s'il le juge à propos, ou pour son compte. Ces bois devront satisfaire aux conditions d'admission et être livrés aux époques prescrites par les concessionnaires dans le

cahier des charges qu'ils imposeront aux fournisseurs; leur valeur sera fixée à un prix débattu;

3° Du montant de 6,000 fr. acquitté à M. l'ingénieur Leuba, pour les études du tracé et la confection des plans;

4° Des droits de timbre et d'enregistrement qui, ensuite d'autorisation du Conseil d'Etat, n'auront pas été acquittés au comptant.

Art. 5. Conformément à l'art. 6 de la concession, la subvention ne deviendra exigible qu'après la mise en exploitation de toute la ligne.

Les concessionnaires devront, à cette époque, en faire l'avance; le canton s'en constituera débiteur envers eux et en servira l'intérêt à un taux qui ne pourra excéder le 6 °/₀.

Les conditions de rembours ou d'amortissement seront réglées entre parties, mais le terme de rembours sera reculé à vingt-cinq ans au moins, ou l'amortissement calculé sur une période de cinquante ans.

Art. 6. Les études définitives du tracé devront être entreprises immédiatement, de manière à être terminées le 14 juin 1865. Elles seront soumises à l'approbation du Conseil d'Etat.

Dans le même délai, les concessionnaires devront fournir à l'Etat la preuve qu'ils possèdent les ressources nécessaires à l'exécution complète de l'entreprise. Faute par eux de satisfaire à ces deux conditions, la présente concession sera réputée non avenue.

Les travaux, une fois commencés, devront être poursuivis sans interruption, sauf le cas de force majeure dûment constaté.

Art. 7. Avant le commencement des travaux, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Conseil d'Etat les plans d'exécution avec l'état complet et détaillé des travaux, ainsi que le prescrit l'art. 4 de la concession.

Les plans indiqueront la position et le tracé des gares d'évitement et de stationnement, ainsi que les corrections qui devront être faites aux routes et cours d'eau, par suite de l'établissement de la voie ferrée.

Un double du projet complet et détaillé, approuvé par le Conseil d'Etat, sera déposé aux archives cantonales; les concessionnaires ne pourront s'en écarter ultérieurement que moyennant une nouvelle approbation du Conseil d'Etat.

Art. 8. Le choix des ingénieurs, chargés des études et de la direction des travaux, sera soumis, ensuite d'entente préalable, à l'agrément du Conseil d'Etat.

Art. 9. Les travaux de construction devront être exécutés et terminés aux frais, périls et risques des concessionnaires, de façon que le service puisse être organisé et le chemin de fer livré à la circulation, au plus tard, deux ans après la date de l'autorisation de commencer les travaux donnée par le Conseil d'Etat, aux termes de l'art. 5 de l'acte de concession.

Art. 10. Le chemin de fer devra être établi selon les règles de l'art, avec la largeur de voie requise par la loi fédérale. Les constructions seront faites dans le système, dans les dimensions et avec les précautions et perfectionnements apportés aujourd'hui à ces travaux, tout en observant les conditions de la plus stricte économie.

Les traverses en sapin injectées par le système Boucherie sont autorisées, néanmoins elles devront être en chêne dans les courbes qui n'ont pas 300 mètres de rayon. Les cadres d'aiguilles et de croisement devront être également en chêne.

Les terrains ne seront acquis, les terrassements et ouvrages d'art ne seront exécutés que pour une seule voie, sauf les voies d'évitement et de stationnement nécessaires.

Dans le cas où les travaux ne rempliraient pas toutes les conditions désirables de solidité, de bonne construction et de sécurité, le Conseil d'Etat aura le droit, sur le rapport d'experts nommés contradictoirement, d'obliger les concessionnaires à pourvoir au nécessaire.

Le droit de contrôler et de surveiller l'exécution des travaux est, en tout état de cause, réservé au Conseil d'Etat.

Art. 11. Partout où la construction du chemin de fer nécessitera des traversées, des passages souterrains et des coulisses, ou en général des modifications aux routes, chemins, sentiers, ponts, ponceaux, rivières, canaux ou ruisseaux, fossés d'écoulement, aqueducs, cours d'eaux, mines, carrières, tuyaux de fontaine ou de gaz, tous les frais qui en résulteront seront à la charge des concessionnaires, de manière que les propriétaires ou autres personnes, ou communautés chargées de l'entretien, ne puissent avoir à supporter, par suite de ces changements, aucun dommage, ni aucune charge plus onéreuse qu'auparavant. En cas de contestation sur la nécessité de constructions de ce genre, le Conseil d'Etat décide.

Art. 12. Si, après la construction du chemin de fer, il est établi par l'Etat ou par les communes, des routes, chemins ou tuyaux de fontaine, croisant le chemin de fer, les concessionnaires ne pourront réclamer d'indemnité pour atteinte portée à leur propriété. En outre ils supporteront à eux seuls tous les frais résultant de

la construction de nouvelles baraques de gardes et de l'établissement de gardes qui seraient la conséquence de ces modifications.

L'Etat et les communes prendront toutes les dispositions nécessaires pour qu'il ne résulte de ces travaux aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour les concessionnaires.

Lorsqu'il deviendra nécessaire de réparer les routes, chemins, ouvrages d'irrigation, tuyaux de fontaine, etc., traversant le chemin de fer, les concessionnaires n'auront pas le droit de réclamer des dommages-intérêts aux propriétaires à raison des interruptions que ces travaux pourraient apporter dans le service.

Lorsque la nécessité de pareilles réparations sera constatée, elles ne pourront être faites, sur les points en contact avec le chemin de fer, que sous la direction des ingénieurs du dit chemin. L'administration du chemin de fer fera promptement droit aux demandes qui lui seront adressées à ce sujet.

Art. 13. Pendant la construction du chemin de fer, les concessionnaires prendront toutes les mesures pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes et autres voies de communication existantes, et pour que les fonds de terres et les bâtiments n'éprouvent pas de dommage; les dégats inévitables seront payés par les concessionnaires.

Les routes et ponts provisoires nécessaires à la circulation devront être au préalable reconnus et approuvés par le Conseil d'Etat, sur le rapport d'experts délégués.

Partout où la sûreté publique l'exigera, les concessionnaires établiront et entretiendront à leurs frais, de manière à donner toute sécurité, des barrières fermées de chaque côté du chemin de fer. En général, ils seront tenus de prendre à leurs frais toutes les dispositions que le gouvernement jugera, dès à présent ou plus tard, nécessaires pour la sûreté publique, soit par l'établissement de postes de gardes ou autres mesures analogues.

Là où la sécurité publique l'exigera, le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières, s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

Art. 14. Les objets du domaine de l'histoire naturelle, d'antiquité et art plastique, ou en général de quelque intérêt scientifique, tels que les fossiles, les pétrifications, les monnaies, médailles, etc., qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction du chemin de fer, seront et demeureront la propriété de l'Etat.

Art. 15. La loi fédérale du 1er mai 1850, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, est applicable à l'établissement et à l'entretien du chemin de fer.

Le droit qu'ont les concessionnaires d'exiger la cession de terrains s'étend :

1° Aux terrains bâtis et non bâtis nécessaires à la construction du chemin de fer avec fondations, fossés latéraux et paraneiges, ainsi qu'aux modifications et entrecroisements nécessaires;

2° A l'espace nécessaire à l'extraction et aux dépôts de terre, sable, gravier, pierres et de tous les matériaux indispensables, tant pour le chemin de fer que pour les communications à établir entre le chemin de fer et les ateliers de construction;

3° Aux terrains qu'exigeront les constructions nécessaires, tels qu'abords, aqueducs, embarcadères, stations, baraques, lieux de chargement et de déchargement, réservoirs d'eau et magasins d'approvisionnement;

4° A l'établissement et à la modification des routes, chemins et aqueducs, auxquels les concessionnaires peuvent être astreints par suite de la construction du chemin de fer et en vertu du présent cahier des charges.

Art. 16. Les concessionnaires se soumettront à toutes les dispositions de l'ordonnance du Conseil fédéral du 9 Août 1854, ainsi qu'à celles qui seraient ultérieurement décrétées par l'autorité fédérale dans le but d'assurer l'unité des chemins de fer suisses sous le rapport technique (art. 12 de la loi fédérale du 28 Juillet 1852).

Art. 17. Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que le Conseil d'Etat désignera. Le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par le Conseil d'Etat.

Après cette homologation, la Société pourra mettre en exploitation le chemin de fer, et y percevoir les prix de transport déterminés ci-après.

Art. 18. Le chemin de fer achevé, les concessionnaires en feront lever à leurs frais un plan de délimitation et un plan cadastral complets, contradictoirement avec les autorités communales ou cantonales compétentes. En même temps ils feront faire, avec le concours des délégués des autorités fédérales et cantonales, une description des ponts, traversées et autres ouvrages d'art établis, ainsi qu'un inventaire de la totalité du matériel d'exploitation.

Des expéditions authentiques de ces documents, ainsi qu'un compte exact et définitif des frais d'établissement du chemin de fer et des travaux servant à son exploitation, devront être déposés aux archives du Conseil fédéral et aux archives cantonales.

Les statuts de la Société seront aussi déposés dans ces dernières.

Les compléments ou changements apportés plus tard à la construction du chemin de fer, seront mentionnés dans ces documents.

Art. 19. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration du terrain ou d'autres propriétés, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux ou de l'exploitation, seront supportées et payées par les concessionnaires.

Art. 20. Le chemin de fer et ses accessoires, tant mobiliers qu'immobiliers, seront constamment maintenus en bon état, de manière à offrir pleine sécurité.

Le gouvernement pourra faire visiter par ses délégués l'état du chemin de fer et des constructions qui en dépendent, et il aura le droit de mettre en demeure les concessionnaires de remédier aux défectuosités ou négligences qui leur seraient signalées.

Si les concessionnaires ne remédient pas aux défectuosités ou négligences à eux signalées, le gouvernement aura le droit de prendre de son chef les mesures nécessaires, aux frais des concessionnaires.

Art. 21. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par les concessionnaires. Ils seront tenus, à cet effet, de verser, chaque année, pendant la durée des travaux, à la caisse de l'Etat une somme de mille francs; à partir de l'achèvement des travaux, ils verseront à la même caisse, jusqu'à la fin de la durée de la concession, une somme de cinq cents francs par an.

Dans le cas où ces versements ne seraient pas effectués aux époques fixées, le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 22. Les ouvriers du Canton seront employés, de préférence, à la construction et aux travaux en régie du chemin de fer.

Cette recommandation sera insérée dans les traités avec les entrepreneurs.

Art. 23. Aussitôt le chemin de fer achevé, les concessionnaires s'engagent à le mettre dans un état d'exploitation régulière et bien

organisée, et à l'entretenir dans cet état pendant toute la durée de son existence.

Ils se feront un devoir d'appliquer à la ligne de Bulle-Romont les améliorations qui seront apportées à d'autres chemins de fer de l'intérieur et de l'étranger bien organisés, notamment en ce qui concerne la célérité et la sûreté du service.

Art. 24. Les concessionnaires ne sont point tenus d'avoir un matériel roulant à eux propre. S'ils jugent néanmoins utile d'en établir, ce matériel sera proportionné aux besoins de l'exploitation; il devra remplir toutes les conditions de sûreté requises par l'intérêt du public et être approuvé par le Conseil d'Etat. Il ne pourra être changé ou modifié sans son autorisation.

Il sera établi au moins deux classes de voitures à voyageurs, correspondant aux deuxième et troisième classes de voitures existant actuellement sur les chemins de fer suisses. Mais les concessionnaires ont la faculté d'établir aussi des voitures de première classe.

Art. 25. Pour indemniser les concessionnaires des travaux et dépenses qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'ils en rempliront exactement toutes les obligations, le Gouvernement leur accorde, pour le laps de temps fixé à l'article 2 de l'acte de concession, l'autorisation de percevoir les prix de transport ci-après déterminés.

Le maximum du tarif accordé par l'Etat aux concessionnaires pour le transport des voyageurs, du bétail et des marchandises, est fixé comme suit :

Voyageurs.

	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par lieue suisse.
Ire classe	fr. 0.12	fr. 0.60
IIme »	» 0.08	» 0.40
IIIme »	» 0.06	» 0.30

Les concessionnaires sont autorisés, en outre, à percevoir un droit de 5 centimes par billet de voyageur.

Les enfants au-dessous de 10 ans paient moitié place dans toutes les classes.

Les concessionnaires auront la faculté d'accorder une réduction sur les taxes ci-dessus, pour les billets d'aller et retour s'effectuant le même jour.

Le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils portent à la main, et dont le poids ne peut dépasser 20 livres (10 kilos), est assujetti à une taxe de fr. 0.12 par quintal et par lieue (fr. 0.48 par tonne et par kilomètre).

Bétail.

	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par lieue suisse.
Chevaux, mulets et ânes	fr. 0.18	fr. 0.90
Taureaux, bœufs et vaches	» 0.12	» 0.60
Veaux, chiens et porcs	» 0.06	» 0.30
Moutons, agneaux, brebis et chèvres	» 0.04	» 0.20

Les taxes seront équitablement réduites pour le transport de bestiaux formant le chargement d'un wagon entier.

Marchandises.

La taxe pour le transport des marchandises ne pourra pas excéder fr. 0.10 par quintal et par lieue (fr. 0.40 par tonne et par kilomètre).

L'argent et les autres objets précieux, dont la valeur est déclarée, paieront un prix de transport de fr. 0.04 par mille franc et par lieue (fr. 0.008 par kilomètre).

Le transport des sels de l'Etat de Fribourg sera effectué au prix de 3 centimes par quintal et par lieue, les frais de chargement et de déchargement non compris.

Voitures.

Le tarif pour le transport des voitures est fixé au maximum à fr. 4. par véhicule et par lieue (fr. 0.80 par kilomètre).

En sus des taxes fixées ci-dessus pour le transport des bagages, du bétail, des voitures et des marchandises, les concessionnaires sont autorisés à percevoir un droit d'enregistrement de fr. 0.10 par expédition.

Ils pourront également, lorsque le chargement et le déchargement s'opéreront par leurs soins, percevoir, à titre de frais de manutention, une taxe qui n'excèdera pas fr. 1 par pièce de bétail ou par véhicule et par opération, et fr. 0.05 par quintal de marchandises et par opération (fr. 1 par tonne).

Art. 26. Les marchandises de toute espèce qui doivent être transportées avec la vitesse des trains de voyageurs, paieront une taxe de 12 cent. par quintal et par lieue.

Les voitures transportées avec la vitesse des trains de voyageurs seront assujetties à une taxe double de celles portées au tarif.

Le bétail transporté avec la vitesse des trains de voyageurs paiera quarante pour cent en sus de la taxe ordinaire.

Le minimum du poids est de 50 livres (25 kilos), celui de la

valeur de 500 fr. et celui de la distance de demi-lieue (2,400 mètres).

Toute fraction de demi-lieue paiera pour une lieue entière.

Le minimum de la taxe de transport d'un objet ne peut être inférieur à 40 centimes.

Les envois de 50 livres et au-dessous seront toujours réputés marchandises accélérées.

Les charges de produits agricoles n'excédant pas 50 livres et voyageant avec leurs porteurs, seront exemptes de frais de transport. Le surplus, excédant les 50 livres allouées, est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

Le groupement des marchandises est interdit. Sera réputé groupement toute manœuvre, combinaison ou fausse déclaration ayant pour effet de comprendre frauduleusement sous un seul poids et sous un seul article du tarif, plusieurs objets expédiés à des destinataires différents ou par des expéditeurs différents et qui, à raison de leur poids, rentreraient dans la catégorie des objets isolés ou appartiendraient à une classe supérieure.

Art. 27. Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables:

1° A toute voiture pesant avec son chargement plus de 90 quintaux (4500 kilos);

2° A toute masse indivisible pesant plus de 60 quintaux (3000 kilos).

Néanmoins les concessionnaires ne pourront se refuser ni à transporter les masses indivisibles, pesant plus de 60 à 100 quintaux, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de 90 à 160 quintaux. Mais les prix de transport seront dans ces cas augmentés de moitié.

Les concessionnaires ne pourront être contraints à transporter des masses indivisibles, pesant plus de 100 quintaux, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de 160 quintaux. Si, nonobstant la disposition qui précède, les concessionnaires transportent des masses indivisibles, pesant plus de 100 quintaux, et laissent circuler les voitures autres que machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de 160 quintaux, ils devront, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feront la demande.

Art. 28. Tout changement au tarif devra être approuvé par le Conseil d'Etat.

Les changements, tant au tarif qu'au règlement de transport, seront portés à la connaissance du public, et les changements au tarif seront publiés au moins quinze jours avant leur mise en vigueur. Si les concessionnaires jugent à propos de réduire leurs taxes,

cette réduction sera maintenue au moins trois mois pour les voyageurs et un an pour les marchandises.

Toutefois, cette disposition ne devra pas résulter d'une faveur accordée à propos de trains de plaisir, ou de toute autre circonstance exceptionnelle.

Art. 29. Les taxes seront pour tous calculées d'une manière uniforme. L'Administration du chemin de fer ne devra accorder à personne des avantages qu'elle ne pourrait, dans des circonstances analogues, accorder à d'autres.

Art. 30. Au moyen de la perception des droits et prix réglés ci-dessus, les concessionnaires s'engagent à exécuter avec soin le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises, et généralement de tous les objets qui leur seront confiés.

Les bestiaux, denrées, marchandises et objets confiés au chemin de fer seront transportés autant que possible, dans l'ordre de leurs numéros d'enregistrement.

Art. 31. Les concessionnaires sont tenus d'entretenir au moins deux communications journalières pour les voyageurs entre les points extrêmes du chemin de fer.

Chaque train ordinaire de voyageurs devra avoir des voitures en nombre suffisant pour pouvoir transporter tous les voyageurs qui se présenteront.

Art. 32. La vitesse moyenne des trains de voyageurs sera d'au moins 5 lieues suisses (20 kilomètres) à l'heure, tous temps d'arrêt compris. Les marchandises soumises à la taxe inférieure devront être expédiées dans les deux fois vingt-quatre heures après leur remise à la station du chemin de fer. Mais si l'expéditeur prolonge ce terme, il pourra lui être fait un rabais proportionnel.

Les transports de marchandises accélérées seront expédiés par le premier train des voyageurs pourvu qu'elles aient été remises une heure avant le départ de ce train.

Art. 33. Les marchandises dont le transport est confié à l'administration du chemin de fer, seront livrées aux lieux de chargement des stations.

Les taxes fixées par le tarif ne s'appliquent qu'au transport de station à station.

L'administration prendra, dans les stations principales, les mesures nécessaires pour que les objets soient livrés au domicile des destinataires. Elle soumettra à l'approbation du Conseil d'Etat le tarif des taxes qu'elle se proposera de prélever à cet effet.

Un tarif semblable, qui devra être aussi approuvé par le Gouvernement, réglera les taxes pour le transport des voyageurs et de leurs bagages aux embarcadères et depuis les débarcadères.

Art. 34. Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excèdera 20 kilos, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de l'administrateur du chemin de fer, et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de 20 kilos, dont la valeur aura préalablement été déclarée.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage de leurs marchandises; dans le cas où l'administration du chemin de fer consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers avec divers expéditeurs, elle sera tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer le Gouvernement, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

Art. 35. Sous réserve des attributions dévolues à la direction de police, ensuite du droit de haute surveillance qui appartient à l'Etat, la police intérieure de la voie, des gares et autres bâtiments destinés à l'exploitation de la voie ferrée, est confiée à l'administration du chemin de fer concédé. — Néanmoins, la force publique peut, dans tous les cas et dans toutes les occasions, entrer librement dans les gares et stations; elle y rétablira l'ordre lorsqu'il est troublé par des personnes étrangères à l'administration ou par des employés de celle-ci.

Les restaurants et les buffets dépendant des stations seront considérés comme des établissements publics, et soumis aux lois qui régissent ces établissements; dans tous les cas, cette police intérieure, laissée à l'administration du chemin de fer, doit être exercée au moyen de règlements approuvés par le Conseil d'Etat.

Les employés de l'administration du chemin de fer, commis au maintien et à l'exécution de la police de la voie ferrée, porteront sur leurs vêtements des marques distinctives faciles à reconnaître.

Ils prêteront serment entre les mains de l'autorité de police compétente, de remplir fidèlement et consciencieusement les devoirs de leur charge.

Sur la demande motivée de la même autorité, et sur la preuve suffisante d'avoir failli à leurs devoirs, ils devront être congédiés.

L'administration du chemin de fer prendra, de concert avec les autorités compétentes, les mesures propres à assurer dans les gares la perception de l'impôt de consommation sur les boissons.

Art. 36. Le Gouvernement pourvoira à ce qu'il soit décrété

des dispositions pénales pour répression des dommages causés au chemin de fer, des actes de nature à compromettre la sûreté des voyageurs, et des contraventions aux règlements de police des chemins de fer, le tout sans préjudice des lois qui seront rendues par les autorités fédérales. Les contrevenants seront, en cas de découverte, arrêtés et livrés à l'autorité compétente par les employés du chemin de fer.

L'administration accordera des permis de circulation gratuite à chacun des agents que le Conseil d'Etat chargera de la surveillance de police sur le chemin de fer.

Art. 37. Les employés de l'administration du chemin de fer devront être choisis de préférence parmi les citoyens suisses et, autant que possible, parmi ceux du Canton de Fribourg.

Art. 38. Les concessionnaires ne pourront être assujettis à des contributions pour les terrains occupés par la voie ferrée, ni pour les bâtiments, le matériel et les autres accessoires se rattachant au service.

Sauf cette exception, l'entreprise du chemin de fer, aussi bien que ses employés, sont placés, quant aux impôts, sous la loi commune et ne pourront être imposés d'une manière exceptionnelle.

Art. 39. Les rails, coussinets, plaques tournantes, roues, essieux, locomotives et cok tirés de l'étranger et destinés au chemin de fer, seront francs des droits d'entrée fédéraux.

Les fabriques suisses qui livreront des rails, coussinets, plaques tournantes, roues, essieux et locomotives pour le même chemin, seront dispensées des droits d'entrée fédéraux pour les matières premières nécessaires à cette fabrication.

Cette disposition n'est applicable que pendant le laps de temps fixé par l'Assemblée fédérale (arrêté fédéral du 9 juillet 1864).

Art. 40. Les concessionnaires ont, vis-à-vis de la Confédération, l'obligation de transporter gratuitement les lettres et paquets, dont la loi fédérale du 2 juin 1849 sur la régale des postes (article 2) a exclusivement réservé l'expédition à l'administration des postes. Le transport du conducteur attaché à ce service sera également gratuit.

S'il est établi des bureaux ambulants, les frais d'établissement et d'entretien de ces bureaux seront à la charge de l'administration des postes, mais l'administration du chemin de fer devra les transporter gratuitement, ainsi que leurs employés (loi fédérale du 28 Juillet 1852, art. 3).

Art. 41. Les concessionnaires sont tenus, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter, par des trains ordinaires et pour la moitié de leur prix le plus bas, les militaires

voyageant, en corps, au service fédéral ou cantonal. Ils seront tenus au même transport pour les gendarmes voyageant en corps ou isolément, sur un ordre émané de la police compétente. Le transport de corps considérables au service fédéral et cantonal et de leur matériel aura lieu aux mêmes conditions et, si cela est nécessaire, au moyen de trains extraordinaires. — Les mêmes conditions sont appliquées au transport des prisonniers.

Toutefois, la Confédération ou le Canton supportera les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté qui seraient prises pour les transports de poudre et de munitions; elle répondra de tous les dommages que ces objets pourraient causer, hors le cas de faute de la part de l'administration ou de ses employés.

Art. 42. L'administration est soumise, envers la Confédération, aux obligations suivantes, sans pouvoir prétendre à une indemnité :

1° Permettre l'établissement de lignes télégraphiques le long du chemin de fer;

2° Faire surveiller et diriger par ses ingénieurs les travaux de premier établissement et de grosses réparations de télégraphes;

3° Employer le personnel du chemin de fer à la surveillance du télégraphe ainsi qu'aux menues réparations, pour lesquelles l'administration des télégraphes fournira les matériaux nécessaires (art. 9 de la loi féd. du 28 juillet 1852).

En revanche, l'administration a le droit de relier, à ses frais, un fil destiné exclusivement à son usage, aux lignes télégraphiques établies le long du chemin de fer, et de la rattacher à des appareils dans toutes les gares et stations (art. 5 de la loi féd. du 28 juillet 1852.)

Art. 43. Si la Confédération ne fait pas usage du droit de rachat stipulé en sa faveur par l'art. 14 de la loi fédérale du 28 juillet 1852, le canton de Fribourg pourra racheter, moyennant indemnité, le chemin de fer avec tout son matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 30me, 45me, 60me, 75me et 90me année, à dater de l'ouverture de la ligne.

Si l'Etat de Fribourg fait usage de ce droit, il devra en aviser les concessionnaires quatre ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par les tribunaux ordinaires prévus à l'art. 52 ci-après.

Art. 44. Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées:

1° Dans le cas de rachat à l'expiration de la 30me, 45me, ou 60me année, on paiera vingt-cinq fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle l'Etat de Fribourg a annoncé le rachat. En cas de rachat à l'expiration de la 75me année, il sera payé vingt-deux fois et demi, et à l'expiration de la 90me année, vingt fois la valeur de ce produit net.

Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas, être inférieur au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

2° Le chemin de fer avec ses accessoires, sera cédé à l'Etat dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme du rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par les tribunaux ordinaires mentionnés à l'art. 52.

Art. 45. A l'expiration de la concession, le chemin de fer deviendra la propriété exclusive du canton de Fribourg. En conséquence, si la Confédération ou le canton use du droit de rachat mentionné plus haut, le capital représentant l'indemnité payée aux concessionnaires fera retour, dans tous les cas, au canton après l'expiration des quatre-vingt-quatorze ans.

Pour sûreté du capital, les concessionnaires fourniront au canton des garanties qui seront réglées par le pouvoir fédéral, s'il use du droit de rachat, ou débattues contradictoirement avec le canton et, au besoin, devant le tribunal ordinaire, si le canton use du droit de rachat. Quel que soit le pouvoir qui exercera le droit de rachat, l'évaluation du matériel existant entre les mains de l'administration du chemin de fer sera faite, à part et contradictoirement avec le canton, pour, le capital y afférant, être déduite de la somme qui devra faire retour au canton.

Art. 46. Si à l'expiration des quatre-vingt-quatorze ans, la Confédération n'a point usé ou n'use point du droit de rachat, le chemin de fer deviendra, ainsi qu'il a été dit plus haut, la propriété pleine et entière du canton, aussitôt que les concessionnaires auront été remboursés du montant de leur matériel.

L'Etat de Fribourg sera subrogé à tous les droits des concessionnaires dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral du chemin de fer.

Les concessionnaires seront tenus de remettre, en bon état d'entretien, le chemin, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auraient pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq ans qui précèderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles, approvisionnements de tous genres, et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, le canton sera tenu de les reprendre et d'en payer le prix, à dire d'experts, si les concessionaires requièrent, et réciproquement, si le canton le requiert, les concessionnaires seront tenus de les céder, également à dire d'experts. Toutefois, il ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation pendant six mois.

Art. 47. L'entreprise étant d'utilité publique, les concessionnaires seront substitués à tous les droits du canton de Fribourg, résultant de la loi fédérale du 28 juillet 1852, ainsi au besoin qu'à toutes les dispositions des lois, arrêtés et règlements spéciaux de l'autorité fédérale sur ce sujet. Les concessionnaires supporteront de même toutes les charges résultant de ces lois, arrêtés et règlements.

Art. 48. Les concessionnaires devront déposer à la caisse du canton de Fribourg, avant le 14 juin 1865, un cautionnement de cent mille francs.

Ce cautionnement sera fourni ou en argent portant intérêt à 5 p. $^0/_0$ l'an, ou en valeurs à la satisfaction du Conseil d'Etat.

Il sera restitué aux concessionnaires par dixième, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

Art. 49. L'administration du chemin de fer adressera chaque année au Conseil d'Etat un rapport détaillé sur les résultats de l'exploitation et du rendement de l'entreprise. De plus, le Conseil d'Etat pourra faire examiner, en tout temps, par un ou plusieurs délégués, toutes les pièces de la comptabilité.

Art. 50. Faute par les concessionnaires d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à leur charge dans les délais fixés;

faute aussi par eux d'avoir rempli les diverses obligations qui leur sont imposées par le présent cahier des charges, ils encourront la déchéance de leurs droits, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements contractés par les concessionnaires, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

Les concessionnaires évincés recevront de la nouvelle société ou des acquéreurs, la valeur que la dite adjudication aura déterminée.

La partie non restituée du cautionnement deviendra la propriété du Canton, sans toutefois que celui-ci soit tenu en aucune façon à exécuter l'achèvement du chemin de fer.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et, si cette seconde tentative reste également sans résultat, les concessionnaires seront définitivement déchus de tous leurs droits à la concession, et les portions du chemin déjà exécutées et qui seraient déjà mises en exploitation, deviendront immédiatement la propriété du Canton.

Les dispositions du présent article ne seront point applicables, si les retards ou autres infractions au présent cahier des charges proviennent de cas de force majeure régulièrement constatés.

Art. 51. Dans le cas où, les travaux terminés, les concessionnaires ne seraient pas en mesure de pourvoir à l'exploitation, ou dans le cas où ils ne seraient pas en mesure de la continuer après l'avoir commencée, il sera procédé comme il est dit à l'article précédent, sans toutefois que le Canton puisse être obligé en aucune façon à pourvoir à cette exploitation.

Art. 52. Toutes les contestations auxquelles pourrait donner lieu l'exécution du présent cahier des charges seront portées devant les tribunaux ordinaires.

Donné en Conseil d'Etat, à Fribourg, le 8 février 1865.

Le Président, **H. Charles.**
Le Chancelier, **Aug. Egger.**

Le présent cahier des charges est accepté. De plus, la circulation gratuite est accordée sur tout l'embranchement aux RR. PP. Capucins, aux Sœurs de Charité et aux pauvres malades à destination d'hôpitaux.

Bulle, ce 14 février 1865.

Au nom du Conseil d'administration :

(Sig.) **Ch. Burn.**
Spuhler-Dénéréaz, *Vice-Président.*
Jules Dupré, *Secrétaire.*

LE CONSEIL D'ÉTAT DU CANTON DE FRIBOURG

approuve l'adjonction ci-dessus.

Fribourg, le 13 mars 1865.

Le Président, **H. Charles.**
Le Vice-Chancelier, **L. Fragnière.**

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral touchant le droit de concession à acquitter à la caisse des postes fédérales par l'administration du chemin de fer du Nord-Est suisse, pour l'année 1864.

(Du 30 Janvier 1865.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu le rapport du Département des postes du 30 Janvier 1865;

considérant que l'entreprise du chemin de fer du Nord-Est suisse a réalisé pour 1864, un produit net excédant 4 pour cent;

considérant les préjudices très-considérables causés à la caisse des postes par l'établissement des chemins de fer;

en application de la réserve faite dans les arrêtés fédéraux portant approbation des concessions pour les divers chemins de fer,

arrête :

La Compagnie du Nord-Est suisse acquittera à la caisse de l'Administration des postes, pour 1864, fr. 18,500, comme droit de concession de 37 lieues de parcours à fr. 500.

Berne, le 30 Janvier 1865.

Le Président de la Confédération :
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral touchant le droit à acquitter à la caisse des postes fédérales par l'administration du chemin de fer du Central suisse, pour l'année 1864.

(Du 30 Janvier 1865.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu le rapport du Département des postes du 30 Janvier 1865;

considérant que l'entreprise du chemin de fer du Central suisse a réalisé, pour 1864, un produit net excédant 4 pour cent;

considérant les préjudices très-considérables causés à la caisse des postes par l'établissement des chemins de fer;

en application de la réserve faite dans les arrêtés fédéraux portant approbation des concessions pour les divers chemins de fer,

arrête :

La Compagnie du Central suisse acquittera à la caisse de l'Administration des postes, pour l'année 1864, fr. 20,600 comme droit de concession de 51 $^1/_2$ lieues de parcours à fr. 400.

Berne, le 30 Janvier 1865.

Le Président de la Confédération :
SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral concernant le transfert des chemins de fer tessinois Chiasso-Biasca-Locarno à la Compagnie européenne centrale de chemins de fer.

(Du 17 Février 1865.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu une lettre de l'*European Central Railway Company limited*, datée de Berne, hôtel Bernerhof, 16 Février 1865, et signée William Young, secrétaire, concernant la justification de moyens suffisants pour la continuation de l'entreprise;

vu une seconde lettre de la dite Compagnie, du même jour et signée Theo. *Cave*, directeur, et William *Young*, secrétaire, concernant le règlement de réclamations éventuelles de M. l'ingénieur *Wetli* devant les tribunaux suisses;

sur la proposition de son Département de l'Intérieur,

arrête :

1. Le transfert de la concession accordée sous date du 12 Juin 1863 à MM. Hallett et Comp. pour des chemins de fer dans le Canton du Tessin, à la Compagnie européenne centrale des chemins de fer *limited* à Londres, est approuvée par le Conseil fédéral, conformément à l'art. 7 de l'arrêté fédéral du 31 Juillet 1863.

2. Le présent arrêté sera communiqué au Gouvernement du Tessin, à MM. Hallett et Comp., à la Compagnie européenne des chemins de fer du centre, à M. l'avocat Niggeler, à Berne, mandataire de M. Wetli, et sera inséré au Recueil des lois, ainsi qu'au Recueil des pièces relatives aux chemins de fer suisses.

Berne, le 17 Février 1865.

Le Président de la Confédération :
SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral portant concession de lignes télégraphiques sur le chemin de fer du Nord-Est suisse.

(Du 24 Février 1865.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu une demande de la Direction du chemin de fer Nord-Est suisse du 24 Novembre 1864;

sur la proposition de son Département des postes,

arrête:

En application de l'art. 1er de la loi fédérale sur l'organisation de l'administration suisse des télégraphes, du 20 Décembre 1854, il est accordé à la compagnie du chemin de fer Nord-Est une concession pour l'établissement d'une ligne télégraphique à un fil et avec les bureaux de télégraphes nécessaires, aux gares et stations le long du chemin de fer de Zurich à Oerlikon et de là à Bülach, avec embranchement sur Dielsdorf, ainsi que pour le placement d'un appareil télégraphique à signaux à deux fils entre la gare de Zurich et le premier puits du tunnel Wipkingen, et à un fil de là à la station Oerlikon, aux conditions suivantes:

1. La ligne télégraphique concédée ne peut être utilisée par l'administration du chemin de fer que pour la correspondance relative au service de l'exploitation de la voie.

2. Entre Zurich et Oerlikon elle sera placée sur le côté opposé aux lignes télégraphiques existantes. Les poteaux de fer nécessaires pour cette section seront livrés gratuitement par l'administration fédérale des télégraphes, à laquelle est réservé le droit d'y fixer tel nombre de fil qui lui plaira. La fourniture du nombre suffisant de socles en pierre et la fixation des poteaux sont à la charge de l'administration de la ligne du Nord-Est.

3. La ligne télégraphique de Oerlikon à Bülach et Dielsdorf peut être provisoirement établie par l'administration du chemin de fer au moyen de poteaux en fer angulaires. Si toutefois l'administration fédérale des télégraphes voulait tôt ou tard faire usage du droit qui lui appartient de placer sur cette ligne un ou plusieurs fils, les poteaux en fer angulaires devront, sur sa demande, être remplacés par des poteaux de fer livrés gratuitement par elle et confectionnés d'après son système de construction, l'administration de la ligne étant de son côté tenue de livrer gratuitement sur place le nombre nécessaire de socles en pierre et d'y fixer les poteaux.

4. En ce qui concerne l'exécution de ces lignes, on se conformera d'ailleurs au système de construction adopté par l'administration fédérale des télégraphes.

5. La présente concession est accordée pour un temps indéfini, et au Conseil fédéral est réservé le droit de la retirer en tout temps.

Berne, le 24 Février 1865.

Le Président de la Confédération :
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral portant concession d'une ligne télégraphique sur le chemin de fer Central suisse.

(Du 20 mars 1865.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu une demande du Directoire du chemin de fer Central suisse, du 30 janvier 1865;

sur la proposition de son Département des postes,

arrête :

En application de l'art. 1 de la loi fédérale sur l'organisation de l'administration des télégraphes suisses, du 20 décembre 1854, il est accordé à la compagnie du chemin de fer Central suisse une concession pour la pose d'un second fil sur la ligne de télégraphes entre Läufelfingen et Olten dans le but de placer un appareil pour signaux électriques, aux conditions suivantes :

1. La ligne télégraphique concédée ne peut être utilisée par l'administration du chemin de fer que pour l'appareil des signaux électriques mentionné.

2. L'administration du Central suisse aura à supporter tous les frais de la pose de ce fil et des changements qui seraient nécessités par là.

3. Le nouveau fil sera adapté à un support à fournir par l'administration de la ligne, et placé au côté opposé en dessous du support encore libre, d'après un arrangement entre l'inspection des télégraphes à Berne et l'ingénieur de la ligne.

4. La présente concession est accordée pour un temps indéfini. Au Conseil fédéral est réservé le droit de la retirer en tout temps.

Berne, le 20 mars 1865.

Le Président de la Confédération :
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral concernant le chemin de fer à traction de chevaux de Genève à Chêne.

(Du 22 Mars 1865.)

LE CONSEIL FEDÉRAL SUISSE,

voulant régler les rapports du chemin de fer à traction de chevaux entre Genève et Chêne (Moillesulaz) avec l'administration des postes suisses;

en application de la disposition de l'art. 3 de l'arrêté fédéral du 28 Janvier 1863, concernant le chemin à traction de chevaux Genève-Carouge*),

arrête :

L'entreprise du chemin de fer à traction de chevaux entre Genève et Chêne (Moillesulaz), est tenue de transporter gratuitement les envois de poste, ainsi que les fonctionnaires et les employés de l'administration des postes voyageant d'office, moyennant quoi l'entreprise sera affranchie du droit de concession postal.

Berne, le 22 Mars 1865.

Le Président de la Confédération :
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

*) Voir page 17 plus haut.

RÈGLEMENT
pour
le transport du bétail sur les chemins de fer suisses.

(Du 1er mars 1865.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu une proposition du Département fédéral de l'Intérieur;
en exécution de l'art. 59 de la constitution fédérale,

décrète :

Art. 1er. Les animaux atteints de maladies contagieuses telles que l'anthrax, la rage, la morve et le farcin, la peste bovine, la péripneumonie gangréneuse, la surlangue et claudication et la clavelée, sont exclus de la circulation publique. Sauf les cas indiqués à l'art. 7, ils ne peuvent pas être transportés par les chemins de fer.

Art. 2. Toute pièce de gros bétail destinée à être transportée par chemin de fer, sera accompagnée d'un certificat de santé prescrit par la loi, constatant que l'animal vient d'une localité où il ne règne, et où n'a régné récemment aucune maladie contagieuse.

Art. 3. Lorsqu'un pareil certificat ne pourra être produit, un vétérinaire patenté devra visiter l'animal au lieu du chargement, ou, si l'animal vient de l'étranger, à la prochaine station suisse, pour autant que l'Autorité cantonale respective n'assignera pas une autre station; le chargement, soit le transport, ne pourra s'effectuer que sur la déclaration du vétérinaire attestant que la santé de l'animal ne présente aucun symptôme suspect.

Art. 4. Pour les troupeaux (de plus de dix pièces) de chèvres, moutons ou porcs, il y aura à produire des certificats de santé prescrits par la loi, constatant que le troupeau vient d'une localité où une maladie contagieuse ne règne pas et n'a pas régné récemment. Les animaux de ces espèces amenés de l'étranger, isolément ou par troupeau, seront visités par un vétérinaire suisse à leur passage sur des lignes suisses. Si cela n'est pas possible, la visite aura lieu à la sortie des wagons.

Art. 5. Les wagons qui servent au transport de porcs et de moutons, ne peuvent être employés en même temps à celui du gros bétail.

Art. 6. Les wagons et rampes servant au transport et au chargement du bétail seront soigneusement nettoyés. Il ne pourra être placé aucun nouveau transport de bétail dans les wagons avant que ceux-ci n'aient été débarrassés des excréments d'animaux transportés auparavant.

Art. 7. Les Autorités de santé peuvent faire usage des chemins de fer pour le transport de bétail suspect, surtout de celui destiné à l'abattage. Il sera toutefois procédé moyennant des mesures de précaution qui seront prises en raison des circonstances.

Art. 8. Lorsque le matériel de chemin de fer a été sali par des animaux atteints d'une maladie contagieuse, il sera procédé, si possible sous la surveillance d'un vétérinaire, à une désinfection complète de ce matériel avant qu'on puisse le rendre à son usage.

Les wagons et les rampes seront soigneusement lavés avec de l'eau bouillante, puis passés à une lessive chaude et frottés. Ils ne pourront être employés au transport de bétail qu'après avoir été parfaitement séchés.

Art. 9. Les frais de cette désinfection sont à la charge du propriétaire des animaux qui ont été cause de l'infection.

Art. 10. Dans des cas extraordinaires, notamment à l'approche imminente de la peste bovine, lors de l'importation ou du passage du bétail venant d'Etats où règne cette contagion, le Conseil fédéral prescrira des mesures spéciales.

Art. 11. Les administrations des chemins de fer sont responsables de l'exécution de ces prescriptions. Les contraventions sont passibles d'une amende qui peut être portée à 100 francs.

Les Cantons sont chargés de veiller au maintien de ces prescriptions et à l'application des peines.

Art. 12. Le présent règlement entre immédiatement en vigueur et sera inséré au Recueil officiel des lois de la Confédération.

Berne, le 1er mars 1865.

Le Président de la Confédération :
SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ACTE

de

Concession pour le chemin de fer de Porrentruy à Delle.

(Du 18 Mai 1865.)

Le Comité du chemin de fer de Porrentruy à Delle, établi à Porrentruy, et institué avec délégation *ad hoc* par les communes bourgeoise et municipale de la ville de Porrentruy, suivant protocoles des 19 et 25 mars 1865;

Agissant pour les dites communes et en leur nom;

Vu la construction décrétée et en voie d'exécution, d'une section de chemin de fer par la rive droite de l'Allan (modo Allaine et Halle), sur le territoire français entre Montbéliard et Delle, pour les besoins industriels de cette zone;

Vu les intérêts économiques, agricoles et industriels du district de Porrentruy qui se rattachent à cette entreprise et qui réclament une prolongation de ce chemin de fer depuis Delle jusqu'à Porrentruy;

Vu les dispositions favorables des communes rurales et urbaines du district de Porrentruy, qui s'organisent pour assurer l'avenir financier du chemin de fer de Porrentruy à Delle, leur unique débouché, en souscrivant une garantie d'intérêt de 4 à 4 $^1/_2$ pour cent;

Vu l'urgence et l'importance manifeste de profiter des circonstances actuelles pour réaliser une entreprise qui a toujours été et qui est l'une des grandes et légitimes préoccupations de notre contrée;

Considérant que les études préliminaires de la ligne projetée de Porrentruy à Delle sont faites, qu'une statistique de rendement assure son avenir, que même une concession avait été octroyée pour cette ligne déjà le 22 juillet et le 1er décembre 1856 par les autorités fédérale et cantonale, et que si cette concession se trouve périmée, c'est à cause de l'incertitude qui existait précédemment à l'égard d'une jonction à Delle avec une autre ligne, incertitude qui a complètement cessé comme il conste par l'effet du décret impérial en date du 20 novembre 1864 dont copie est ci-jointe;

Prend la liberté de solliciter du Gouvernement et par son entremise, des autorités supérieures cantonale et fédérale, la concession suivante:

Article 1er. Une concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Porrentruy à la frontière française près Delle par le thalweg de l'Allaine, est accordée au Comité du chemin de fer de Porrentruy à Delle, agissant pour et au nom des communes bourgeoise et municipale de Porrentruy, ou et soit à la compagnie, et société qu'il indiquera.

Cette concession aura lieu aux conditions suivantes:

Art. 2. La Société s'engage à établir le chemin de fer concessionné d'après les règles de l'art, et à le mettre dans un état d'exploitation régulière et bien organisée et à l'entretenir dans cet état pendant toute la durée de la concession.

Art. 3. La Société a son domicile à Porrentruy, chef-lieu du district.

Art. 4. La durée de la concession pour l'exploitation du chemin de fer aux risques et périls de la Société, est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années consécutives, lesquelles courront dès l'ouverture et l'exploitation réelle de la ligne entière jusqu'à ses points extrêmes désignés à l'article premier, mais pas plus tard qu'à dater du premier mai 1867.

A l'expiration de cette période, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera faite à cette époque, à moins qu'il n'ait été auparavant fait usage du droit de rachat prévu par l'article 34 ci-après.

Art. 5. La construction du chemin de fer faisant l'objet de la présente concession, est reconnue entreprise d'utilité publique. En

conséquence la Société sera investie de tous les droits que les lois et les règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat.

La loi fédérale du 1er mai 1850 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique est applicable à l'établissement et à l'entretien de ce chemin de fer.

Le droit qu'a la Société d'exiger la cession du terrain s'étend :

a. Au terrain nécessaire à la construction et à l'entretien du chemin de fer avec fondation à double voie et fossés latéraux, ainsi qu'aux modifications et entrecroisements nécessaires;

b. A l'espace nécessaire à l'extraction et aux dépôts de terre, sable, gravier, pierres et de tous les matériaux indispensables, tant pour le chemin de fer que pour les communications à établir entre le chemin de fer et les ateliers de construction;

c. Au terrain qu'exigeront les constructions nécessaires, telles qu'abords, aqueducs, embarcadères, stations, baraques, réservoirs d'eau et magasins d'approvisionnement;

d. A l'établissement et à la modification des routes, chemins et aqueducs auxquels la Société peut être astreinte par suite de la construction du chemin de fer et en vertu du cahier des charges.

Art. 6. La Société est tenue, au plus tard 18 mois après la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale, de commencer les travaux de terrassement du chemin de fer, et de fournir en même temps la preuve qu'elle possède les ressources nécessaires à l'exécution de l'entreprise, au Conseil exécutif qui statuera sur leur mérite, faute de quoi la concession sera censée révoquée à l'expiration de ce délai.

Art. 7. Le chemin de fer sera achevé et mis en exploitation régulière dans quatre ans, à dater du jour de la ratification de la concession par l'autorité fédérale.

S'il n'est pas satisfait à cet engagement à l'expiration du terme ci-dessus, le Grand Conseil fixera, en ayant égard aux circonstances, le délai définitif qui lui paraîtra convenable.

Art. 8. Les travaux ne pourront être commencés avant que la Société n'ait soumis les plans à l'approbation du Gouvernement, et elle ne pourra s'en écarter qu'après une nouvelle approbation de cette autorité.

Les ouvriers indigènes seront employés de préférence aux travaux de la ligne.

Art. 9. Les traversées, les passages souterrains, les coulisses, tout changement aux routes, aux chemins, aux ponts, aux rivières, aux ruisseaux, aux canaux, aux fossés d'écoulement, aux aqueducs, tuyaux de fontaine, et tous les frais en résultant, seront supportés par la Société sans dommage et sans nouvelle charge pour les propriétaires ou les communautés intéressées; des plans de ces travaux seront soumis à la sanction du Conseil exécutif.

En cas de contestations sur la nécessité et l'extension des constructions de ce genre, le Conseil exécutif décide en dernier ressort.

Art. 10. Si, après la construction du chemin de fer, il est établi par l'Etat ou par les communes des routes, chemins ou tuyaux de fontaine croisant le chemin de fer, la Société ne pourra réclamer d'indemnité pour atteinte portée à sa propriété. En outre, elle supportera, à elle seule, tous les frais résultant de la construction de nouvelles baraques de gardes et de l'établissement des gardes nécessités par ces modifications.

La Société ne pourra réclamer de dommages-intérêts à raison des interruptions que pourraient apporter dans le service les réparations nécessaires aux routes, chemins, ouvrages d'irrigation, tuyaux de fontaine, etc., traversant le chemin de fer.

La nécessité de ces réparations constatée, elles ne pourront avoir lieu sur les points en contact avec le chemin de fer, que sous la direction des ingénieurs de la Société, et l'administration fera promptement droit aux demandes qui lui seront faites à cet égard.

Art. 11. Pendant la construction, la Société prendra ses mesures pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes et autres voies de communication existantes, et qu'il ne soit point causé de dommages aux propriétés et aux bâtiments. Elle sera tenue à indemnité pour ceux qui sont inévitables.

Des clôtures suffisantes seront établies le long de la voie pour la sûreté publique, ainsi que toutes mesures jugées nécessaires par le Gouvernement.

Les objets du domaine de l'histoire naturelle, d'antiquité, d'art plastique, en général de quelque intérêt scientifique, tels que les fossiles, les pétrifications, les monnaies, médailles, etc., qui seraient mis à jour par les travaux de construction, seront la propriété du cabinet d'histoire naturelle du collége de Porrentruy.

Art. 12. La Société se réserve la faculté de ne construire le chemin qu'à une simple voie.

Art. 13. Elle se soumettra à toutes les dispositions qui seront décrétées par l'autorité fédérale pour assurer l'unité des chemins de fer suisses sous le rapport technique (art. 12 de la loi).

Art. 14. Le chemin de fer ne sera livré à la circulation, ni mis en exploitation que sur l'autorisation du Gouvernement ensuite de l'examen et réception de ses délégués.

Art. 15. Le chemin de fer achevé, la Société en fera lever, à ses frais, un plan de délimitation et un plan cadastral avec le concours des intéressés. Elle fera faire, d'accord avec les délégués des autorités fédérales et cantonales, une description des ponts, traverses et autres ouvrages établis, ainsi qu'un inventaire de la totalité du matériel d'exploitation. Des expéditions authentiques de ces documents, auxquels sera annexé un compte exact et définitif des frais d'établissement du chemin de fer et du matériel attaché à son exploitation, devront être déposées aux archives du Conseil fédéral et aux archives cantonales.

Les statuts définitifs de la Société, sanctionnés par le Conseil exécutif, seront aussi déposés dans ces dernières.

Les compléments ou changements apportés plus tard à la construction du chemin de fer seront mentionnés dans ces documents.

Art. 16. Le chemin de fer et ses accessoires, tant mobiliers qu'immobiliers, seront constamment maintenus en bon état, et le Gouvernement pourra en tout temps les faire visiter et prendre de son chef les mesures de sûreté nécessaires, aux frais de la Société.

Art. 17. Les locomotives seront construites d'après les meilleurs modèles et satisferont à toutes les conditions de sûreté requises.

Il en sera de même de la construction des waggons pour les voyageurs dont il sera établi trois classes.

1re classe: couverts, garnis, dos et sièges rembourrés, fermant à glaces;

2me classe: couverts, sièges rembourrés, fermant à glaces;

3me classe: couverts, sièges non rembourrés, fermant à carreaux de vitre.

Art. 18. La Société s'engage à établir un service suffisant moyennant deux convois au moins de voyageurs par jour. Ces con-

vois auront des waggons en suffisance des trois catégories et ils devront s'arrêter à toutes les stations.

Art. 19. Le maximum du tarif pour le transport des personnes et des marchandises sera fixé comme suit:

Tarif.

Personnes.

	Par kilomètre.	Par lieue.
Waggons de 1re classe	fr. 0,104	fr. 0,50
» » 2me »	» 0,073	» 0,35
» » 3me »	» 0,052	» 0,25

Les enfants au-dessous de 10 ans paient, dans toutes les places, la moitié du prix ci-dessus.

La Société s'engage à réduire de vingt pour cent la taxe cidéssus pour les billets valables pour l'aller et le retour le même jour. Elle accordera un plus fort rabais pour des billets d'abonnement personnel pour un usage régulier d'au moins trois mois.

Bétail.

	Par kilomètre.	Par lieue.
Chevaux et mulets (par pièce)	fr. 0,167	fr. 0,80
Bœufs, vaches et taureaux .	» 0,083	» 0,40
Veaux, porcs, chiens, moutons et chèvres	» 0,031	» 0,15

Les taxes seront équitablement réduites pour le transport de troupeaux remplissant au moins un waggon.

Marchandises.

Il sera établi pour les marchandises quatre classes, dont la première (classe supérieure), ne paiera pas plus de fr. 0,167 par tonne et par kilomètre (fr. 0,04 par lieue et par quintal) et l'inférieure plus de fr. 0,104 par tonne et par kilomètre (fr. 0,025 par lieue et par quintal.)

Voitures.

Les voitures paieront de fr. 0,25 à fr. 0,32 par kilomètre (fr. 1.20 à fr. $1,_{536}$ par lieue.)

Art. 20. Les marchandises de toute espèce transportées avec la vitesse des trains de voyageurs paieront une taxe de fr. 0,333 par tonne et par kilomètre (fr. 0,08 par quintal et par lieue).

Le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils gardent près d'eux, paiera fr. 0,50 par tonne et par kilomètre (fr. 0,12 par quintal et par lieue).

Le bétail et les voitures, transportés avec la vitesse des trains de voyageurs, paient 40 % en sus de la taxe ordinaire (art. 19).

L'argent est tarifé proportionnellement à la valeur à raison de fr. 0,0083 pour mille francs et par kilomètre (fr. 0,04 par lieue).

Le minimum du poids est de 25 kilogrammes (½ quintal), celui de la valeur de fr. 500 et celui de la distance deux kilomètres (demi-lieue), une fraction de kilomètre (demi-lieue) paie la taxe entière.

Le minimum de la taxe d'un objet ne peut être inférieur à fr. 0,40.

Les envois de 25 kilogrammes (50 livres) et au-dessous sont réputés marchandises accélérées.

Les charges de produits agricoles n'excédant pas 25 kilogrammes (50 livres) qui voyagent avec leurs porteurs, sont exempts de frais de transport; le surplus est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

Art. 21. Si pendant trois années consécutives le produit net du chemin de fer dépasse le 10 %, les taxes ci-dessus seront révisées et subiront une réduction proportionnelle.

Art. 22. La vitesse moyenne des trains de voyageurs sera d'au moins 30 kilomètres (6 lieues) par heure.

Les marchandises assujetties à la taxe réduite devront être expédiées dans les deux fois vingt-quatre heures après leur remise à la station du chemin de fer; mais si l'expéditeur prolonge ce terme, il pourra lui être fait un rabais proportionnel.

Les transports de marchandises accélérées seront expédiés par le premier train de voyageurs, pourvu qu'elles aient été remises une heure avant son départ.

La Société se réserve le droit d'arrêter sur le service de transport des règlements détaillés, qui seront soumis à la sanction du Gouvernement.

Art. 23. Les marchandises dont le transport est confié à l'administration du chemin de fer, seront livrées aux lieux de chargement des stations.

Les taxes fixées par le tarif ne s'appliquent qu'au transport de station en station.

L'administration prendra, dans les stations principales, les dispositions nécessaires pour que les objets soient livrés au domicile des destinataires; elle soumettra à l'approbation du Gouvernement le tarif des taxes à prélever à cet effet.

Un tarif, aussi soumis à l'approbation du Gouvernement, règlera le prix du transport des voyageurs et de leurs bagages aux embarcadères et depuis les débarcadères.

Art. 24. Les taxes sont uniformes partout et pour chacun; l'administration n'accorde à personne des avantages qu'elle n'accorderait pas à d'autres dans des circonstances analogues.

Pour le transport des céréales, le prix en sera réduit à cinq centimes par tonne et par kilomètre (0,01 $^{2}/_{10}$ par quintal et par lieue) chaque fois que le prix moyen de l'hectolitre de blé, dans le Canton de Berne, atteindra fr. 22 (fr. 33 l'émine) et que le Gouvernement en aura fait la déclaration à la Compagnie.

Art. 25. Tout changement apporté au tarif ou aux règlements de transport sera porté à la connaissance du public. Les changements de tarif seront publiés au moins quinze jours avant leur mise en vigueur.

Si la Société juge à propos d'abaisser ses tarifs, cette réduction sera maintenue au moins trois mois pour les voyageurs et un an pour les marchandises. Cependant cette disposition n'est pas applicable aux trains de plaisir ni aux faveurs exceptionnelles qui seraient accordées dans des circonstances particulières.

Art. 26. La Société se conformera à l'art. 8 de la loi fédérale du 28 juillet 1852 sur la régale des postes, moyennant jouir du droit d'établir des services d'omnibus et des communications entre les stations et les localités situées à l'écart jusqu'à quinze kilomètres (3 lieues) de la voie ferrée avec la réduction du droit de concession, prévue par le règlement du 28 novembre 1851 sur les concessions postales.

Art 27. La Société s'oblige, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter par des trains ordinaires, pour la moitié de la plus basse taxe, les militaires au service fédéral ou cantonal, ainsi que le matériel de guerre fédéral ou cantonal. Le transport de corps considérables au service fédéral et de leur matériel aura lieu aux mêmes conditions et, si cela est nécessaire, au moyen de trains extraordinaires.

Toutefois, la Confédération ou le Canton supportera les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté pour le transport de poudre et de munitions et répondra de tous les dommages, hors le cas de faute de la part de l'administration ou de ses employés.

Art. 28. La police intérieure de la voie, des gares et autres bâtiments destinés à son exploitation, appartient à la Société. La force publique peut y entrer pour le maintien de l'ordre. Des règlements, approuvés par le Gouvernement, règlent ce service, et les employés de police et les gardes de la voie prêtent serment.

Art. 29. La Société se prêtera à la jonction des lignes d'autres Compagnies avec la sienne d'après le mode le plus convenable et sans qu'elle modifie ses tarifs au détriment des lignes incidentes. Elle pourra conclure par conventions les arrangements qu'elle jugera convenables pour la construction, l'exploitation en commun ou la remise à bail, ou le raccordement de sa ligne, moyennant soumettre les conventions à l'approbation du Conseil exécutif.

Art. 30. La Société, comme telle, ne pourra être assujettie à des contributions cantonales ou communales, soit pour le chemin de fer, soit pour les embarcadères, matériel d'exploitation et autres accessoires qui en dépendent.

Ne sont point comprises dans cette exemption les contributions légales à l'assurance mutuelle contre l'incendie. Les employés qui habitent le Canton, ainsi que les bâtiments et immeubles situés en dehors du chemin de fer, sont soumis, comme les autres, à l'impôt.

Art 31. Outre les conducteurs de locomotives et machinistes, que la loi fédérale dispense du service militaire, seront encore exempts de l'obligation du service personnel, sauf l'approbation des autorités fédérales, les conducteurs de trains, les gardes et autres employés du chemin de fer pendant la durée de leur emploi.

Art. 32. Les rails, coussinets, plaques tournantes, roues, essieux, locomotives tirés de l'étranger et destinés au chemin de fer de Porrentruy à Delle, seront francs des droits d'entrée fédéraux.

Les fabriques suisses qui livreront ces objets seront dispensées des droits d'entrée fédéraux pour les matières brutes nécessaires à cette fabrication.

Cette disposition n'est applicable que pendant dix ans, à dater du moment où la concession fédérale aura été accordée (art. 3 de la loi fédérale du 28 juillet 1852).

Art. 33. S'il est accordé des concessions pour le prolongement de la ligne, la Société aura toujours, à conditions égales, la préférence sur les entreprises rivales; s'il survenait des oppositions, le Conseil exécutif statuera sur leur mérite.

Art. 34. La Confédération aura le droit, moyennant indem-

nité, de racheter le chemin de fer avec tout son matériel, les bâtiments et les approvisionnements à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du commencement de l'exploitation sur toute la ligne, après que la Société en aura été avisée cinq ans à l'avance (art. 4).

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal arbitral (art. 39).

Art. 35. Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 30e, 45e et 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net, pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat. En cas de rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22 $^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année vingt fois la valeur du produit net. Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieur au capital d'établissement primitif.

Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui seront portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation à la dite époque, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront également vidées par arbitres (art. 39).

Art. 36. Toutes les lois fédérales sont pleinement applicables à l'entreprise, à moins que le contraire ne soit formellement exprimé dans la présente convention.

Art. 37. La Société concessionnaire ne pourra se fusionner avec une autre entreprise ou céder à une autre Compagnie la ligne concessionnée, sans l'autorisation du Grand Conseil.

Art. 38. Comme garantie de l'accomplissement des obligations

imposées par la présente convention, le Comité, au nom de la Société qui sera constituée, déposera, six mois après la ratification de la concession par l'autorité fédérale, un cautionnement de vingt-cinq mille francs en espèces ou en papiers; dans le premier cas, le Gouvernement en paiera l'intérêt au 3 %.

Ce cautionnement sera restitué à la Société dès qu'elle aura prouvé qu'elle a dépensé le quadruple de sa valeur pour l'établissement du chemin de fer.

Art. 39. Toutes les contestations qui pourraient s'élever au sujet des clauses, charges et conditions de cette concession, seront jugées définitivement par un tribunal d'arbitres.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur premièrement, puis le défendeur, éliminent chacun une des personnes présentées; celle restant est sur-arbitre du tribunal arbitral.

Porrentruy, le 18 mai 1865.

Au nom des communes bourgeoise et municipale de Porrentruy :

J^n^ B^te^ **Carraz.** — J. **Choffat.**
Ber, ingénieur. — Xav. **Kohler,** prof.
P. **Girardin.** — C. **Braichet.**

L'Assemblée municipale de Porrentruy, dans sa séance de ce jour et en exécution de ses protocoles et décisions du 25 mai 1865, approuve et ratifie purement et simplement, selon sa forme et teneur, la demande en concession qui précède formulée pour et en son nom par son Comité susdit.

Fait à Porrentruy, en séance le 25 mai 1865.

Le Président :
F. Gigon.
Le Greffier :
X. Laederer.

L'Assemblée générale de bourgeoisie de la ville de Porrentruy dans sa séance d'aujourd'hui, 25 mai 1865, agissant en exécution de son protocole et de sa décision du 19 mars dernier, a déclaré qu'elle approuve et ratifie purement et simplement, et selon sa forme et teneur, la demande de concession ci-jointe et l'acte de concession qui précède, formulés pour et en son nom par son Comité.

Fait en séance à Porrentruy, le 25 mai mil huit cent soixante-cinq.

Le Président des Assemblées :

(L. S.) **L^s. Béchaux.**

Le Secrétaire :

J. Jollat.

Le Grand-Conseil du Canton de Berne,

Après avoir examiné la concession ci-dessus, que les communes municipale et bourgeoise de Porrentruy sollicitent par l'entremise d'un Comité de six membres, dans le but de la transférer, sauf l'approbation de l'Etat, à une société d'actionnaires qui sera ultérieurement formée ;

Voulant, d'une part, ne rien négliger de ce qui peut aider à assurer le plus tôt possible au district de Porrentruy le bienfait de communications par voie ferrée ; de l'autre, ne pas entraver l'établissement d'une ligne ferrée directe entre Berne, Bienne et Porrentruy, par la forme des concessions à délivrer pour les différentes parties du réseau jurassien ;

Sur la proposition de la Direction des chemins de fer et de la Commission spéciale instituée à cet effet,

décrète :

La susdite concession, sollicitée par les communes de Porrentruy pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Porrentruy à la frontière cantonale, entre Boncourt et Delle, est accordée aux conditions suivantes :

1. L'Etat de Berne aura le droit de se faire convenablement représenter au sein de l'administration de l'entreprise.

2. L'administration du chemin de fer devra prendre, en se concertant avec les autorités compétentes, les mesures nécessaires pour assurer la perception de l'impôt de consommation sur les liquides.

3. L'Etat de Bérne, dans l'intérêt de l'établissement d'un réseau de chemins de fer jurassiens, se réserve les droits suivants:

a. d'étendre à la section concédée dans le district de Porrentruy, selon qu'il le jugera à propos, l'application des dispositions, tant générales que spéciales, qui seront prises par les autorités au sujet du réseau jurassien;

b. de racheter, en tout temps, après un avertissement préalable de six mois, la même section, soit pour son propre compte, soit pour le compte d'une Compagnie privée qui sera chargée de construire un chemin de fer se dirigeant de Porrentruy sur Bienne ou sur Bâle.

Le prix de rachat sera fixé à 25 fois le montant du produit net pendant les cinq dernières années d'exploitation, ou pendant la durée de l'exploitation, si la ligne n'est pas encore exploitée depuis cinq ans. Il ne pourra toutefois, à moins de convention contraire, être inférieur aux frais d'établissement.

4. La ligne concédée sera sujette à l'impôt lorsque son produit net atteindra le 5 %.

Berne, le 3 juin 1865.

Au nom du Grand Conseil,
Le Président:
(L. S.) **Niggeler.**
Le Chancelier:
M. de Sturler.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

touchant

la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Porrentruy à la frontière suisse-française près Delle.

(Du 18 Juillet 1865.)

L'ASSEMBLÉE FÉDERALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

Vu une concession accordée le 3 Juin 1865 par le Grand-Conseil du Canton de Berne à la commune bourgeoise et municipale de Porrentruy pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Porrentruy à Delle (soit frontière suisse-française);

Vu un rapport et la proposition du Conseil fédéral suisse du 13 Juillet 1865;

En application de la loi fédérale du 28 Juillet 1852,

arrête:

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes:

Art. 1. En conformité de l'art. 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser le montant de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit, aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au-delà

de 4 %, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer concessionné, avec tout son matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du commencement de l'exploitation sur toute la ligne, après que la Société en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le Tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur premièrement, puis le défendeur, éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e, 45e et 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net résulté pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22 $^{1}/_{2}$ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait, à la dite époque, la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionné de la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par le tribunal d'arbitrage susmentionné.

Art. 3. Dans le délai de 18 mois, à dater du présent arrêté, les travaux de terrassement pour le chemin de fer devront commencer, et il sera en même temps fourni une justification suffisante des moyens de continuer régulièrement l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces deux conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale donnée à la concession, comme nulle et non avenue.

Art. 4. Les concessionnaires sont tenus d'établir à leurs frais, dans une place convenable du corps de la voie ou à côté de celle-ci, une chambre de mine, de telle manière que la voie puisse être immédiatement interceptée par suite de l'explosion; ils n'ont droit à aucun dédommagement de la part de la Confédération, alors qu'en temps de guerre ou de danger de guerre les autorités militaires de la Confédération ordonneraient effectivement d'intercepter la voie et son exploitation.

Le tracé de la ligne doit, à cet effet, être soumis à l'approbation du Conseil fédéral, qui sera nanti d'un plan de détail sur une grande échelle, dans lequel sera dessinée la construction de la chambre.

Art. 5. Toutes les prescriptions de la législation fédérale, notamment de la loi fédérale du 28 juillet 1852, sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession.

Relativement à l'art. 36 de la concession, en particulier, le principe est maintenu que les lois fédérales doivent être absolument obligatoires pour l'entreprise.

De plus, les dispositions contenues dans la concession à l'art. 9, second paragraphe, touchant l'établissement des voies de communication etc., et à l'art. 33, relatif à la préférence accordée pour le prolongement de la ligne, ne devront préjuger en rien quant aux attributions réservées aux autorités fédérales par la loi fédérale du 1er mai 1850 (sur l'expropriation) et par l'article 17 de la loi du 28 juillet 1852.

Pareillement, l'art. 26 de la concession ne devra porter aucune atteinte à la loi du 2 juin 1849 sur la régale des postes, en vertu de laquelle le droit de délivrer des concessions pour des services d'omnibus appartient à l'Administration des postes.

En outre, il est fait à l'art. 31 de la concession la réserve

que les demandes d'exemption du service militaire devront être soumises au Conseil fédéral conformément à l'arrêté fédéral du 20 juillet 1853.

L'arrêté fédéral du 9 juillet 1864, soit du 19 juillet 1854, fera règle en ce qui concerne l'art. 32, paragraphe 2, quant à l'exemption de droits d'entrée sur le matériel nécessaire au chemin de fer.

Enfin les droits de souveraineté des autorités fédérales sont réservés en présence de l'art. 39 de la concession.

Art. 6. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 17 Juillet 1865.

Le Président: A. R. PLANTA.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 18 Juillet 1865.

Le Président: Dr J. J. RUTTIMANN.
Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

Le Conseil fédéral décrète:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.
Berne, le 20 Juillet 1865.

Le Président de la Confédération:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

les trains de nuit à introduire sur les chemins de fer suisses.

(Du 17 Juillet 1865.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

arrête :

Le Conseil fédéral est invité à reprendre les négociations avec les diverses administrations de chemins de fer, en vue de l'introduction de trains de nuit sur les chemins de fer de la Suisse, et d'employer les moyens qui sont à sa disposition pour les amener à un résultat aussi fructueux que possible.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 11 Juillet 1865.

Le Président : A. R. PLANTA.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 17 Juillet 1865.

Le Président ; Dr J. J. RUTTIMANN.
Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 7 Août 1865.

Le Président de la Confédération :
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

le chemin de fer Chiasso–Biasca–Locarno.

(Du 22 Juillet 1865.)

L'ASSEMBLÉE FÉDERALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE
arrête :

Le Conseil fédéral est invité à faire examiner l'état actuel des travaux des chemins de fer du Canton du Tessin, à prendre l'avis du Gouvernement de ce Canton et à présenter dans la prochaine session d'Octobre un rapport à l'Assemblée fédérale qui se réserve de prononcer le retrait de la ratification, s'il y a lieu.

Le Conseil fédéral ne ratifiera dans l'intervalle aucun transfert quelconque de la concession.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 22 Juillet 1865.

Le Président : A. R. PLANTA.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 22 Juillet 1865.

Le Président : Dr J. J. RUTTIMANN.
Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 28 Juillet 1865.

Le Président de la Confédération :
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

CONCESSION

pour

la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Rorschach à Romanshorn, sur le territoire du Canton de Thurgovie.

(Des 13 février et 7 juin 1865.)

LE GRAND-CONSEIL DU CANTON DE THURGOVIE,

Vu la missive de la Direction de la compagnie du Nord-Est, en date du 19 novembre 1864, par laquelle elle déclare vouloir faire usage du droit de construire et d'exploiter un chemin de fer de Rorschach à Romanshorn, sur territoire thurgovien, droit qui lui compète en vertu de l'acte de concession du 8 décembre 1852, concernant la ligne Islikon-Romanshorn et de la convention conclue les 8 mars, 7 juin et 30 septembre 1853 entre les Cantons de St. Gall et Thurgovie au sujet de la construction de chemins de fer sur leur territoire ;

vu la demande de concession jointe à la susdite déclaration,

arrête :

Art. 1. La concession demandée est accordée à la susdite compagnie aux conditions ci-après stipulées et sous réserve de la ratification de l'Assemblée fédérale suisse, conformément à l'art. 2 de la loi fédérale du 28 juillet 1852, concernant la construction et l'exploitation de chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse.

Art. 2. La concession est accordée jusqu'au 1er mai 1957.

A l'expiration de ce terme, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera conclue à cette époque, à moins qu'elle ne soit éteinte par voie de rachat effectué dans l'intervalle.

Art. 3. Le Canton de Thurgovie s'engage pendant 30 ans, à partir du jour de la ratification de la présente concession par l'Assemblée fédérale, à ne pas construire lui-même un chemin de fer dans la direction de Rorschach à Romanshorn, comme aussi à ne pas délivrer de concession pour l'établissement de cette ligne.

Le Canton de Thurgovie s'engage en outre, pour le cas où il s'agirait de délivrer une concession pour un embranchement ou pour une ligne quelconque, qui se relierait au chemin de fer concédé de Rorschach à Romanshorn, à donner, à conditions égales, la préférence à la compagnie en faveur de laquelle la présente concession est délivrée.

Art. 4. Le domicile de la compagnie est à Zurich.

La compagnie peut toutefois, à raison des obligations qu'elle a contractées ou qu'elle aura à remplir dans le Canton de Thurgovie, être actionnée à Frauenfeld, et les actions réelles seront portées devant le for de la situation de l'objet.

Art. 5. Avant de commencer les travaux, la compagnie soumettra à l'approbation du Gouvernement le projet de construction, en indiquant notamment la direction que l'on compte donner au chemin de fer, la situation des gares et stations, ainsi que les corrections qui devront être faites aux routes et cours d'eau par suite de l'établissement de la ligne ferrée.

La compagnie s'engage à tenir compte des demandes du Gouvernement, qui tendront à modifier le plan, en tant qu'il n'en résultera pour elle aucun préjudice notable. Les difficultés qui pourraient surgir à cet égard, seront portées devant un tribunal arbitral.

Cette disposition recevra par analogie son application, aussi pour le cas où l'on dévierait du plan primitif.

Art. 6. Dans un délai de 15 mois, à partir de l'époque de la mise en vigueur de la présente concession, la compagnie commencera les travaux de terrassement en vue de l'établissement de la ligne et fournira en outre au Gouvernement la preuve qu'elle possède les ressources nécessaires à l'exécution de l'entreprise. Si dans le délai ci-dessus il n'était pas satisfait à ces deux obligations, la présente concession serait considérée comme éteinte.

Art. 7. La compagnie prendra à ses frais les mesures néces-

saires pour que les communications par terre et par eau, ainsi que l'usage des conduites d'eau, etc., ne subissent aucune interruption, soit pendant la construction des chemins de fer, soit plus tard, par suite des travaux que nécessitera son entretien. Les interruptions inévitables ne pourront avoir lieu que du consentement de l'autorité compétente. Les échafaudages, ponts et autres ouvrages analogues qui devront être établis pour éviter l'interruption des communications, ne pourront être livrés à la circulatiou que lorsque l'autorité compétente y aura consenti, après s'être assurée de leur solidité. L'autorité se prononcera sur ces questions avec la plus grande célérité possible. Néanmoins, si la mauvaise exécution de ces ouvrages occasionnait quelque dommage, la compagnie serait tenue de le réparer.

Art. 8. Il est facultatif à la compagnie de construire une voie simple ou une double voie. Dans le cas où le Conseil exécutif estimerait qu'une seconde voie fût nécessaire, et que la compagnie refusât de l'établir, le différend serait vidé par des arbitres.

Art. 9. Le chemin de fer, ainsi que le matériel et les bâtiments en dépendant, seront exécutés solidement et de manière à ce que leur usage offre toute sécurité; ils seront ensuite entretenus dans un état irréprochable.

Art. 10. Le chemin de fer ne pourra être livré à la circulation sans le consentement du Gouvernement, qui n'accordera son autorisation qu'après une visite et des épreuves constatant la solidité de la construction dans toutes ses parties.

Lorsque le chemin de fer sera en cours d'exploitation, le Gouvernement aura encore toujours le droit d'ordonner une pareille visite. Si elle constate des défectuosités de nature à compromettre la sécurité du public, le Gouvernement aura le droit d'exiger de la compagnie qu'elle y remédie sur le champ; si elle n'obtempère pas à cette réquisition, il pourra prendre lui-même les mesures nécessaires.

Art. 11. Sauf les restrictions établies par le présent acte de concession, l'entreprise du chemin de fer sera, comme toute autre entreprise particulière, soumise aux lois et ordonnances générales en vigueur dans le Canton.

Art. 12. La compagnie comme telle est affranchie de toute contribution cantonale ou communale, tant à raison de ses propriétés qu'à raison des bénéfices provenant de son entreprise.

Cette disposition n'est point applicable aux bâtiments ou biens-fonds qui appartiennent à la compagnie, sans avoir un rapport immédiat et nécessaire avec le chemin de fer.

Art. 13. La police du chemin de fer appartient en première ligne à la compagnie; sont toutefois réservées, dans toute leur intégrité, les attributions appartenant au droit de haute surveillance, qui compète au Département de police ou au Gouvernement.

Les dispositions ultérieures concernant le maintien de la police du chemin de fer seront établies dans un règlement que rendra la compagnie, sauf approbation du Gouvernement.

Art. 14. La moitié au moins des fonctionnaires et des employés de la compagnie préposés à la police du chemin de fer, seront citoyens suisses.

Ils feront au Département de police la promesse solennelle de remplir fidèlement leurs devoirs. Durant l'exercice de leurs fonctions, ils porteront des insignes faciles à reconnaître.

Ils ont le droit d'arrêter sur le champ les individus qui contreviendraient aux règlements de police du chemin de fer. Ils les livreront aussitôt aux fonctionnaires administratifs compétents, lesquels prendront telles mesures ultérieures qu'il appartiendra.

Toutes les fois que le Département de police exigera le renvoi d'un employé de police du chemin de fer, pour infraction aux devoirs de sa charge, il sera déféré à cette demande, sauf recours au Gouvernement.

Art. 15. Si après la construction du chemin de fer, il est établi par l'Etat ou par les Communes, des routes, canaux ou tuyaux de fontaines croisant le chemin de fer, la compagnie ne pourra réclamer d'indemnité pour empiétement sur sa propriété, non plus que pour la création de nouveaux gardes et la construction de guérites que nécessiteront ces changements. En revanche, les frais d'exécution et d'entretien des travaux qu'il sera nécessaire d'entreprendre pour maintenir le chemin de fer en bon état par suite de la construction de ces routes, canaux, etc., tomberont exclusivement à la charge de l'Etat ou des Communes intéressées.

Art. 16. La compagnie établira pour le transport des voyageurs de Rorschach à Romanshorn un service quotidien de deux convois au moins, aller et retour.

Art. 17. Les transports s'effectueront par des trains de voyageurs, et selon que les circonstances l'exigeront, par des trains de marchandises.

Art. 18. Les trains de voyageurs auront une vitesse moyenne de cinq lieues par heure au moins.

Art. 19. Les marchandises à transporter par les trains de marchandises seront expédiées au plus tard dans les deux fois 24 heures, après leur remise à la station de chemin de fer, le jour

de la remise non compris, à moins que l'expéditeur n'ait accordé un plus long terme.

Les marchandises destinées à être transportées par les trains de voyageurs seront, à moins d'empêchements extraordinaires, expédiées par le premier train de cette espèce. A cette fin elles seront déposées à la station au moins une heure avant le départ du train.

Art. 20. Il sera établi au moins trois classes de waggons pour le transport des personnes par les trains de voyageurs. Les waggons de toute classe seront garnis de siéges et munis de vitres.

Le transport des personnes devra aussi pouvoir se faire par les trains de marchandises.

Art. 21. Le maximum des taxes pour le transport des personnes par les convois de voyageurs est fixé comme suit :

Dans les waggons de	1re classe,	50 cent.	par lieue suisse.
» »	2e »	35 »	» »
» »	3e »	25 »	» »

Les enfants au-dessous de 10 ans ne paieront que la moitié pour toutes les places. Le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils gardent près d'eux et qui doivent être transportés gratis, est assujetti à une taxe de 12 centimes au plus, par quintal et par lieue. Les personnes transportées par les trains de marchandises paieront une taxe moins élevée que les passagers partant par les trains ordinaires de voyageurs.

Art. 22. Le maximum des taxes pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit :

Pour	chevaux, mulets et ânes	80	cent. par lieue et par pièce.
»	taureaux, bœufs et vaches	40	» » »
»	veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens	15	» » »

Les taxes seront équitablement réduites pour le transport de troupeaux remplissant au moins un waggon.

Art. 23. Le maximum de la taxe pour le transport d'un quintal de marchandises par les trains ordinaires de marchandises est fixé à 5 centimes par lieue.

L'argent est assujetti à une taxe de 5 cent. au plus pour fr. 1000 et par lieue.

Art. 24. La compagnie est autorisée à fixer de telle manière qu'elle jugera convenable, la taxe de transport des voitures.

Art. 25. Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés par les trains de voyageurs, la taxe du bétail pourra être

portée à 40 % et celles des marchandises à 100 % en sus du prix ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de personnes amènent avec eux et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, ne sont point soumis à cette augmentation de taxe; elles ne paieront que la taxe ordinaire des marchandises, alors même qu'elles seraient expédiées par un autre waggon.

La compagnie est autorisée à décider que les marchandises dont le poids n'excède pas 50 livres, seront transportées par les trains de voyageurs.

Art. 26. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'une demi-heure seront comptées pour une demi-heure entière, les fractions d'un demi-quintal pour un demi-quintal, et les fractions de fr. 500 pour une somme de fr. 500 entiers; en général, il ne sera jamais payé moins de 25 cent. pour le transport d'un objet expédié par le chemin de fer.

Art. 27. Le tarif établi par les articles précédents, n'est applicable qu'aux transports effectués par les convois de chemin de fer et ne concerne point le transport des personnes et des marchandises aux stations et depuis les stations.

Art. 28. La compagnie est tenue, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter par des trains ordinaires les militaires au service cantonal, ainsi que le matériel de guerre, contre paiement de la moitié de la taxe la moins élevée.

Toutefois, les Cantons respectifs supporteront les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté qui seraient prises pour les transports de poudre et de munitions de guerre. Ils répondront de tous les dommages que l'expédition de ces objets pourrait causer, hors le cas de faute de la part de l'administration du chemin de fer ou de ses employés.

Art. 29. La compagnie est tenue, lorsqu'elle en est requise par l'autorité de police compétente, de transporter par les convois du chemin de fer les individus qui doivent être transportés par mesure de police pour le compte des Cantons de St. Gall et de Thurgovie. Le mode et le tarif de ces sortes de transports seront ultérieurement réglés d'un commun accord. Dans tous les cas les prix seront fixés sur le pied le plus équitable.

Art. 30. Si pendant trois années consécutives le produit net du chemin de fer s'élève au-delà de 10 %, le maximum des taxes de transport que la compagnie ne peut dépasser dans son tarif aux termes du présent acte de concession, sera réduit par conven-

tion amiable à conclure entre le Conseil exécutif et la compagnie. Si cette réduction ne peut être arrêtée de gré à gré, le différend sera jugé par des arbitres.

Art. 31. Si la Confédération n'a pas fait usage ni déclaré vouloir faire usage de son droit de rachat, le Canton de Thurgovie aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer avec le matériel, les bâtiments et les approvisionnements qui en dépendent, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du 1er mai 1858, après que la compagnie en aura été avisée 4 ans 10 mois d'avance.

Il ne pourra être fait usage de ce droit de rachat que pour le cas où l'on se chargerait de toute la ligne Rorschach-Romanshorn-Winterthour-Zurich-Arau, y compris l'embranchement Turgi-Koblenz.

Art. 32. Si les parties ne peuvent pas s'entendre de gré à gré sur le montant de l'indemnité, il sera réglé par arbitrage. Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 30e, 45e ou 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le Canton de Thurgovie a annoncé le rachat; en cas de rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22 $^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieur au capital primitif. Du produit net qui doit servir de base à ce calcul, seront défalquées les sommes portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait, à la dite époque, la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé au Canton de Thurgovie dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat. Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par arbitres.

Art. 33. Après l'achèvement du chemin de fer, il sera déposé dans les archives du Canton de Thurgovie et dans celles de la compagnie, un compte de toutes les dépenses faites tant pour

l'établissement de la ligne que pour son organisation en vue de l'exploitation.

Si l'on exécute par la suite des travaux ultérieurs qui n'aient pas simplement pour objet l'entretien du chemin de fer ou que l'on augmente le matériel d'exploitation, il sera pareillement déposé dans les deux archives susmentionnées les comptes des frais occasionnés par ces travaux Les exemplaires des comptes qui seront déposés aux archives devront toujours être certifiés exacts par le Conseil exécutif aussi bien que par la compagnie.

Art. 34. La compagnie s'engage à envoyer chaque année au Conseil exécutif le rapport annuel de sa direction, une récapitulation de son compte annuel et un extrait du registre des délibérations de l'assemblée générale pendant l'année courante.

Art. 35. Indépendamment des cas prévus par les articles 5, 8, 30 et 32, toutes les contestations de droit civil ayant trait à l'interprétation de la présente concession, seront réglées par voie d'arbitrage.

Art. 36. Le tribunal appelé à statuer sur les contestations civiles qui, aux termes des dispositions de la présente concession, doivent être réglées par arbitres, sera composé de telle sorte que chaque partie nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent pas s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur d'abord, puis le défendeur éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre.

Art. 37. Le Conseil exécutif est chargé de prendre les dispositions rendues nécessaires par la délivrance de la présente concession.

Weinfelden, le 7 juin 1865.

Le Président du Grand-Conseil :
Ed. HÆBERLIN.

(L. S.)

Les Secrétaires :
MESSMER.
BURKHARDT.



ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Rorschach à Romanshorn sur territoire thurgovien.

(Du 18 novembre 1865.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une convention de concession conclue le 4 avril 1865 entre le Conseil exécutif du Canton de Thurgovie et la Direction du chemin de fer du Nord-Est suisse, approuvée par le Grand Conseil du Canton de Thurgovie, le 5 septembre de la même année, concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Rorschach à Romanshorn sur territoire thurgovien;

vu un message y relatif du Conseil fédéral suisse du 30 octobre 1865;

en application de la loi fédérale du 28 juillet 1852,

arrête :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes:

Art. 1er. En conformité de l'art. 8, alinéa 3, de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est reservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un

droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser le montant de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au-delà de 4%, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer ici concessionné, avec tout son matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du 1er mai 1858, après que la compagnie en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Il ne pourra être fait usage de ce droit de rachat que pour le cas où l'on se chargerait de toute la ligne Rorschach-Romanshorn-Winterthour-Zurich-Arau-Wöschnau, y compris l'embranchement Turgi-Koblenz.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présente une triple proposition, dont le demandeur premièrement, puis le défendeur, éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e, 45e et 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé $22\frac{1}{2}$ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois, que la somme d'indemnité ne peut, dans aucun cas, être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait, à la dite époque, la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédé-

ration dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionné de la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par le tribunal d'arbitrage sus-mentionné.

Art. 3. Dans le délai de quinze mois, à dater du jour de l'entrée en vigueur du présent arrêté, les travaux de terrassement pour le chemin de fer devront commencer, et il sera en même temps fourni une caution suffisante pour la continuation de l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces deux conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale donnée à la concession comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, du 28 juillet 1852, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession. En particulier, les dispositions contenues à l'art. 3 de celle-ci et ayant trait à l'établissement de chemins de fer dans la même direction, ne pourront déroger aux droits réservés à l'Assemblée fédérale par l'art. 17 de la loi fédérale prémentionnée.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la promulgation de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 17 novembre 1865.

Le Vice-Président: WELTI.

Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 18 novembre 1865.

Le Président: A. R. PLANTA.

Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 27 novembre 1866.

Le Président de la Confédération:

SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération:

SCHIESS.

CONCESSION

pour

la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Rorschach à Romanshorn, sur le territoire du Canton de St. Gall.

(Du 12 octobre 1865.)

Nous Landammann et Conseil exécutif du Canton de St. Gall,

Vu la déclaration que la Direction de la Compagnie du Nord-Est suisse a donnée par l'intermédiaire du Conseil exécutif du Canton de Zurich, le 14 décembre 1864, portant qu'elle veut faire usage du droit qui lui appartient en vertu des conventions des 17/18 décembre 1852 et 7 juin/30 septembre 1853, conclues entre les Cantons de Zurich-St. Gall et St. Gall-Thurgovie, de construire et exploiter un chemin de fer de Rorschach à Romanshorn sur territoire St. gallois, et vu la demande de concession y relative;

en vertu de l'arrêté du Grand Conseil du 8 juin 1865,

arrêtons :

Art. 1. La concession demandée est accordée à la susdite compagnie aux conditions ci-après stipulées et sous réserve de la ratification de l'Assemblée fédérale suisse, conformément à l'art. 2 de la loi fédérale du 28 juillet 1852, concernant la construction et l'exploitation de chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse.

Art. 2. La concession est accordée jusqu'au 1er mai 1957.

A l'expiration de ce terme, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera conclue à cette époque, à moins qu'elle ne soit éteinte par voie de rachat effectué dans l'intervalle.

Art. 3. Le Canton de St. Gall s'engage pendant 30 ans, à partir du jour de la ratification de la présente concession par l'Assemblée fédérale, à ne pas construire lui-même un chemin de fer dans la direction de Rorschach à Romanshorn, comme aussi à ne pas délivrer de concession pour l'établissement de cette ligne.

Le Canton de St. Gall s'engage en outre, pour le cas où il s'agirait de délivrer une concession pour un embranchement ou pour une ligne quelconque, qui se rallierait au chemin de fer concédé de Rorschach à Romanshorn, à donner, à conditions égales, la préférence à la compagnie en faveur de laquelle la présente concession est délivrée.

Art. 4. Le domicile de la compagnie est à Zurich.

La compagnie peut toutefois, à raison des obligations qu'elle a contractées ou qu'elle aura à remplir dans le Canton de St. Gall, être actionnée à Rorschach, et les actions réelles seront portées devant le for de la situation de l'objet.

Art. 5. Avant de commencer les travaux, la compagnie soumettra à l'approbation du Gouvernement le projet de construction, en indiquant notamment la direction que l'on compte donner au chemin de fer, la situation des gares et stations, ainsi que les corrections qui devront être faites aux routes et cours d'eau par suite de l'établissement de la ligne ferrée.

La compagnie s'engage à tenir compte des demandes du Gouvernement, qui tendront à modifier le plan, en tant qu'il n'en résultera pour elle aucun préjudice notable. Les difficultés qui pourraient surgir à cet égard, seront portées devant un tribunal arbitral.

Cette disposition recevra par analogie son application, aussi pour le cas où l'on dévierait du plan primitif.

Art. 6. Dans un délai de 15 mois, à partir de l'époque de la mise en vigueur de la présente concession, la compagnie commencera les travaux de terrassement en vue de l'établissement de la ligne, et fournira en outre au Gouvernement la preuve qu'elle possède les ressources nécessaires à l'exécution de l'entreprise. Si dans le délai ci-dessus il n'était pas satisfait à ces deux obligations, la présente concession serait considérée comme éteinte.

Art. 7. La compagnie prendra à ses frais les mesures nécessaires pour que les communications par terre et par eau, ainsi que l'usage des conduites d'eau, etc., ne subissent aucune interruption, soit pendant la construction des chemins de fer, soit plus tard, par suite des travaux que nécessitera son entretien. Les interruptions inévitables ne pourront avoir lieu que du consentement de

l'autorité compétente. Les échafaudages, ponts et autres ouvrages analogues qui devront être établis pour éviter l'interruption des communications, ne pourront être livrés à la circulation que lorsque l'autorité compétente y aura consenti, après s'être assurée de leur solidité. L'autorité se prononcera sur ces questions avec la plus grande célérité possible. Néanmoins, si la mauvaise exécution de ces ouvrages occasionnait quelque dommage, la compagnie serait tenue de le réparer.

Art. 8. Il est facultatif à la compagnie de construire une voie simple ou une double voie. Dans le cas où le Conseil exécutif estimerait qu'une seconde voie fût nécessaire, et que la compagnie refusât de l'établir, le différend serait vidé par des arbitres.

Art. 9. Le chemin de fer, ainsi que le matériel et les bâtiments en dépendant, seront exécutés solidement et de manière à ce que leur usage offre toute sécurité; ils seront ensuite entretenus dans un état irréprochable.

Art. 10. Le chemin de fer ne pourra être livré à la circulation sans le consentement du Gouvernement, qui n'accordera son autorisation qu'après une visite et des épreuves constatant la solidité de la construction dans toutes ses parties.

Lorsque le chemin de fer sera en cours d'exploitation, le Gouvernement aura encore toujours le droit d'ordonner une pareille visite. Si elle constate des défectuosités de nature à compromettre la sécurité du public, le Gouvernement aura le droit d'exiger de la compagnie qu'elle y remédie sur le champ; si elle n'obtempère pas à cette réquisition, il pourra prendre lui-même les mesures nécessaires.

Art. 11. Sauf les restrictions établies par le présent acte de concession, l'entreprise du chemin de fer sera, comme toute autre entreprise particulière, soumise aux lois et ordonnances générales en vigueur dans le Canton.

Art. 12. La compagnie comme telle est affranchie de toute contribution cantonale ou communale, tant à raison de ses propriétés qu'à raison des bénéfices provenant de son entreprise.

Cette disposition n'est point applicable aux bâtiments ou biens-fonds qui appartiennent à la compagnie, sans avoir un rapport immédiat et nécessaire avec le chemin de fer.

Art. 13. La police du chemin de fer appartient en première ligne à la compagnie; sont toutefois réservées, dans toute leur intégrité, les attributions appartenant au droit de haute surveillance, qui compète au Département de police ou au Gouvernement.

Les dispositions ultérieures concernant le maintien de la police

du chemin de fer seront établies dans un règlement que rendra la compagnie, sauf approbation du Gouvernement.

Art. 14. La moitié au moins des fonctionnaires et des employés de la compagnie préposés à la police du chemin de fer, seront citoyens suisses.

Ils feront au Département de police la promesse solennelle de remplir fidèlement leurs devoirs. Durant l'exercice de leurs fonctions, ils porteront des insignes faciles à reconnaître.

Ils ont le droit d'arrêter sur le champ les individus qui contreviendraient aux règlements de police du chemin de fer. Ils les livreront aussitôt aux fonctionnaires administratifs compétents, lesquels prendront telles mesures ultérieures qu'il appartiendra.

Toutes les fois que le Département de police exigera le renvoi d'un employé de police du chemin de fer, pour infraction aux devoirs de sa charge, il sera déféré à cette demande, sauf recours au Gouvernement.

Art. 15. Si après la construction du chemin de fer, il est établi par l'Etat ou par les Communes, des routes, canaux ou tuyaux de fontaines croisant le chemin de fer, la compagnie ne pourra réclamer d'indemnité pour empiétement sur sa propriété, non plus que pour la création de nouveaux gardes et la construction de guérites que nécessiteront ces changements. En revanche, les frais d'exécution et d'entretien des travaux qu'il sera nécessaire d'entreprendre pour maintenir le chemin de fer en bon état par suite de la construction de ces routes, canaux, etc., tomberont exclusivement à la charge de l'Etat ou des Communes intéressées.

Art. 16. La compagnie établira pour le transport des voyageurs de Rorschach à Romanshorn un service quotidien de deux convois au moins, aller et retour.

Art. 17. Les transports s'effectueront par des trains de voyageurs, et selon que les circonstances l'exigeront, par des trains de marchandises.

Art. 18. Les trains de voyageurs auront une vitesse moyenne de cinq lieues par heure au moins.

Art. 19. Les marchandises à transporter par les trains de marchandises seront expédiées au plus tard dans les deux fois 24 heures, après leur remise à la station de chemin de fer, le jour de la remise non compris, à moins que l'expéditeur n'ait accordé un plus long terme.

Les marchandises destinées à être transportées par les trains de voyageurs seront, à moins d'empêchements extraordinaires, expédiées par le premier train de cette espèce. A cette fin elles seront

déposées à la station au moins une heure avant le départ du train.

Art. 20. Il sera établi au moins trois classes de waggons pour le transport des personnes par les trains de voyageurs. Les waggons de toute classe seront garnis de siéges et munis de vitres.

Le transport des personnes devra aussi pouvoir se faire par les trains de marchandises.

Art. 21. Le maximum des taxes pour le transport des personnes par les convois de voyageurs est fixé comme suit:

Dans les waggons de		1re	classe,	50	cent.	par lieue	suisse.
»	»	2me	»	35	»	»	»
»	»	3me	»	25	»	»	»

Les enfants au-dessous de dix ans ne paieront que la moitié pour toutes les places. Le bagage des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils gardent près d'eux et qui doivent être transportés gratis, est assujetti à une taxe de 12 centimes au plus, par quintal et par lieue. Les personnes transportées par les trains de marchandises paieront une taxe moins élevée que les passagers partant par les trains ordinaires de voyageurs.

Art. 22. Le maximum des taxes pour le transport du bétail par les trains de marchandises est fixé comme suit:

Pour	chevaux, mulets et ânes,	80	cent.	par lieue	et	par pièce.
»	taureaux, bœufs et vaches	40	»	»	»	»
»	veaux, porcs, moutons, chèvres et chiens	15	»	»	»	»

Les taxes seront équitablement réduites pour le transport de troupeaux remplissant au moins un waggon.

Art. 23. Le maximum de la taxe pour le transport d'un quintal de marchandises par les trains ordinaires de marchandises est fixé à 5 cent. par lieue.

L'argent est assujetti à une taxe de 5 cent. au plus pour fr. 1000 et par lieue.

Art. 24. La compagnie est autorisée à fixer de telle manière qu'elle jugera convenable la taxe de transport des voitures.

Art. 25. Lorsque du bétail ou des marchandises seront transportés par les trains de voyageurs, la taxe du bétail pourra être portée à $40^0/_0$ et celle des marchandises à $100^0/_0$ en sus du prix ordinaire.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de personnes amènent avec eux et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination, ne sont point soumis à cette augmentation de taxe; elles ne paieront que

la taxe ordinaire des marchandises, alors même qu'elles seraient expédiées par un autre waggon.

La Compagnie est autorisée à décider que les marchandises dont le poids n'excède pas 50 ℔, seront transportées par les trains de voyageurs.

Art. 26. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'une demi-heure seront comptées pour une demi-heure entière, les fractions d'un demi-quintal pour un demi-quintal, et les fractions de fr. 500 pour une somme de fr. 500 entiers; en général, il ne sera jamais payé moins de 25 cent. pour le transport d'un objet expédié par le chemin de fer.

Art. 27. Le tarif établi par les articles précédents, n'est applicable qu'aux transports effectués par les convois de chemin de fer et ne concerne point le transport des personnes et des marchandises aux stations et depuis les stations.

Art. 28. La Compagnie est tenue, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter par des trains ordinaires les militaires au service cantonal, ainsi que le matériel de guerre, contre paiement de la moitié de la taxe la moins élevée.

Toutefois, les Cantons respectifs supporteront les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté qui seraient prises pour les transports de poudre et de munitions de guerre. Ils répondront de tous les dommages que l'expédition de ces objets pourrait causer, hors le cas de faute de la part de l'administration du chemin de fer ou de ses employés.

Art. 29. La Compagnie est tenue, lorsqu'elle en est requise par l'autorité de police compétente, de transporter par les convois du chemin de fer les individus qui doivent être transportés par mesure de police pour le compte des Cantons de Thurgovie ou de St. Gall. Le mode et le tarif de ces sortes de transports seront ultérieurement réglés d'un commun accord. Dans tous les cas les prix seront fixés sur le pied le plus équitable.

Art. 30. Si pendant trois années consécutives le produit net du chemin de fer s'élève au-delà de 10 $^0/_0$, le maximum des taxes de transport que la Compagnie ne peut dépasser dans son tarif aux termes du présent acte de concession, sera réduit par convention amiable à conclure entre le Conseil exécutif et la Compagnie. Si cette réduction ne peut être arrêtée de gré à gré, le différend sera jugé par des arbitres.

Art. 31. Si la Confédération n'a pas fait usage ni déclaré vouloir faire usage de son droit de rachat, le Canton de St. Gall aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer avec

le matériel, les bâtiments et les approvisionnements qui en dépendent, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du 1er mai 1858, après que la compagnie en aura été avisée 4 ans 10 mois d'avance.

Il ne pourra être fait usage de ce droit de rachat que pour le cas où l'on se chargerait de toute la ligne Rorschach-Romanshorn-Winterthur-Zurich-Aarau, y compris l'embranchement Turgi-Koblenz.

Art. 32. Si les parties ne peuvent pas s'entendre de gré à gré sur le montant de l'indemnité, il sera réglé par arbitrage. Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 30e, 45e ou 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le Canton de St. Gall a annoncé le rachat; en cas de rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé $22^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net. Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieur au capital primitif. Du produit net qui doit servir de base à ce calcul, seront défalquées les sommes portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait, à la dite époque, la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé au Canton de St. Gall dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat. Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par arbitres.

Art. 33. Après l'achèvement du chemin de fer, il sera déposé dans les archives du Canton de St. Gall et dans celles de la Compagnie, un compte de toutes les dépenses faites tant pour l'établissement de la ligne que pour son organisation en vue de l'exploitation.

Si l'on exécute par la suite des travaux ultérieurs qui n'aient pas simplement pour objet l'entretien du chemin de fer ou que

l'on augmente le matériel d'exploitation, il sera pareillement déposé dans les deux archives susmentionnées les comptes des frais occasionnés par ces travaux. Les exemplaires des comptes qui seront déposés aux archives, devront toujours être certifiés exacts par le Conseil exécutif aussi bien que par la Compagnie.

Art. 34. La Compagnie s'engage à envoyer chaque année au Conseil exécutif le rapport annuel de sa direction, une récapitulation de son compte annuel et un extrait du registre des délibérations de l'assemblée générale pendant l'année courante.

Art. 35. Indépendamment des cas prévus par les articles 5, 8, 30 et 32, toutes les contestations de droit civil ayant trait à l'interprétation de la présente concession, seront réglées par voie d'arbitrage.

Art. 36. Le tribnnal appelé à statuer sur les contestations civiles qui, aux termes des dispositions de la présente concession, doivent être réglées par arbitres, sera composé de telle sorte que chaque partie nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent pas s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur d'abord, puis le défendeur éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre.

St. Gall, le 12 octobre 1865.

Le Landammann:
ÆPLI.

Au nom du Conseil exécutif,
Le Secrétaire d'Etat:
ZINGG.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Rorschach à Romanshorn sur territoire St. gallois.

(Du 18 novembre 1865.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une convention de concession conclue entre le Conseil exécutif du Canton de St. Gall et la Direction de la Compagnie du chemin de fer du Nord-Est suisse, approuvée par le Grand-Conseil du Canton de St. Gall, le 8 juin 1865, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Rorschach à Romanshorn sur territoire st. gallois;

vu un message y relatif du Conseil fédéral du 30 octobre 1865;

en application de la loi fédérale du 28 juillet 1852,

arrête :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes:

Art. 1er. En conformité de l'art. 8, alinéa 3, de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser le montant de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps

que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au-delà de $4^0/_0$, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer ici concessionné, avec tout son matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du 1er mai 1858, après que la compagnie en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Il ne pourra être fait usage de ce droit de rachat que pour le cas où l'on se chargerait de toute la ligne Rorschach-Romanshorn-Winterthour-Zurich-Arau-Wöschnau, y compris l'embranchement Turgi-Koblenz.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présente une triple proposition, dont le demandeur premièrement, puis le défendeur, éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e, 45e et 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé $22^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut, dans aucun cas, être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait, à la dite époque, la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionné de la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par le tribunal d'arbitrage sus-mentionné.

Art. 3. Dans le délai de quinze mois, à dater du jour, de l'entrée en vigueur du présent arrêté, les travaux de terrassement pour le chemin de fer devront commencer et il sera en même temps fourni une caution suffisante pour la continuation de l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces deux conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale donnée à la concession comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, du 28 juillet 1852, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession. En particulier, les dispositions contenues à l'art. 3 de celle-ci et ayant trait à l'établissement de chemins de fer dans la même direction, ne pourront déroger aux droits réservés à l'Assemblée fédérale par l'art. 17 de la loi fédérale prémentionnée.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la promulgation de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 17 novembre 1865.

Le Vice-Président: WELTI.
Le Secrétaire: J. Kern-Germann.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 18 novembre 1865.

Le Président: A. R. PLANTA.
Le Secrétaire: Schiess.

Le Conseil fédéral décrète:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 27 novembre 1865.

Le Président de la Confédération:
SCHENK.
Le Chancelier de la Confédération:
Schiess.

TRAITÉ

entre

la Suisse, l'Autriche et la Bavière,

touchant la construction d'un chemin de fer de Lindau à Ste. Marguerite par Bregenz, ainsi que de Rüthi à Feldkirch.

(Du 5 Août 1865.)

Le Conseil fédéral au nom de la Confédération suisse et du Canton de *St. Gall*, ainsi que les Gouvernements d'*Autriche* et de *Bavière*, voulant compléter le réseau de chemins de fer dans les parties de territoire situées sur le lac de Constance, ont nommé pour s'entendre à cet effet des plénipotentiaires, savoir :

Le Conseil fédéral suisse,

au nom de la Confédération suisse et du Canton de St. Gall,
Le Conseiller d'Etat Mr. François *Hagenbuch*, de Zurich;
Le Landammann Mr. Arnold Othon *Aepli*, de St. Gall;

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche,

Le Conseiller au Ministère I. R. pour le Commerce et l'Économie nationale, Mr. le Dr Vincent Chevalier de *Maly;*

Sa Majesté le Roi de Bavière,

Le Conseiller au Ministère d'Etat de la Maison royale et des Affaires étrangères, Mr. Guillaume *Weber*, et
Le Conseiller au Ministère d'Etat du Commerce et des Travaux publics, Mr. Michel *Suttner*;

Lesquels après s'être communiqué et avoir réciproquement reconnu leurs pouvoirs, sont convenus des points suivants:

Art. 1er.

Il sera construit :

a. Un chemin de fer de *Lindau* à *Bregenz* et de là à *Ste. Marguerite* pour établir la communication avec les lignes de l'Union-Suisse;

b. Une ligne de ***Feldkirch*** dans la direction de ***Rüthi***, devant se souder pareillement à l'Union-Suisse.

Art. 2.

La ligne mentionnée sous *a*, sera, tant à Lindau qu'à son extrémité sur territoire suisse, mise en communication immédiate avec les chemins de fer qui y aboutissent et amenée dans les gares déjà existantes ou à établir.

Les chemins de fer qui viendraient à être construits sur territoire autrichien dans la direction de Bregenz, devront être reliés à la ligne Lindau-Bregenz-Ste. Marguerite.

Art. 3.

Le Gouvernement royal de Bavière accordera au concessionnaire de la ligne la cojouissance de la gare de Lindau à des conditions convenables.

Cette cojouissance sera accordée par l'administration de la ligne suisse au concessionnaire dans les gares de Ste. Marguerite et à Rüthi, et le Gouvernement de St. Gall prendra, le cas échéant, les mesures convenables à cet effet.

Art. 4.

Chaque Gouvernement pourra déterminer sur son territoire le tracé de la ligne ferrée spéciale, ainsi que les places de station, en suivant toutefois autant que possible la ligne la plus courte entre les points principaux de la ligne mentionnés à l'article 1er.

Il est réservé à une entente ultérieure, sur la base d'une expertise technique, de déterminer la jonction directe des tronçons de lignes à la frontière, en ligne horizontale et verticale.

A cet effet les plans de détail des sections limitrophes seront réciproquement communiqués avant le commencement de l'exécution, et les ingénieurs dirigeants demeureront constamment en rapport durant la construction de ces tronçons.

Art. 5.

La construction de la ligne mentionnée à l'article 1er, sous *a*, sera à la charge du Gouvernement royal de Bavière en ce qui concerne le tronçon bavarois.

La construction de la section de ligne sur territoire suisse a été remise par le Gouvernement du Canton de St. Gall, soit par l'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, déjà en 1863, à MM. P. Talabot, Ed. Hentsch et Ed. Blount.

Le Gouvernement I. R. autrichien a l'intention d'adjuger à la même association la construction du tronçon sur territoire autrichien et portera en son temps la concession accordée, à la connaissance des deux Gouvernements co-contractants.

Art. 6.

La construction des susdites sections doit être conduite de manière à ce qu'elles puissent être livrées à l'exploitation, dans les trois ans au plus tard, à dater du jour de la ratification du présent traité, soit de la concession pour la section afférente à l'Autriche, au cas où cette concession devrait intervenir plus tard.

Art. 7.

Dans le but de rendre aussi uniforme que possible l'exploitation de toute la ligne de Lindau à Ste. Marguerite, elle ne sera confiée qu'à une seule administration d'exploitation.

A cet effet le Gouvernement royal de Bavière se declare disposé à remettre l'exploitation de la section de Lindau à la frontière austro-bavaroise, aux concessionnaires, soit à l'Union-Suisse pour le cas de cession à celle-ci des droits d'exploitation, cela moyennant une rente de bail convenable. Les dispositions ultérieures à cet égard, et en général les rapports du service de la ligne en commun, à la gare de Lindau, serónt réglés par une convention spéciale entre les administrations d'exploitation respectives.

Art. 8.

Toutes les sections de ligne doivent avoir une largeur de voie de 4 pieds 8 $^1/_2$ pouces, mesure anglaise, entre les rails.

Le matériel de transport pour les trains en transit doit être construit de manière à pouvoir, sans empêchement quelconque, parcourir soit la ligne d'Etat de Bavière, soit les lignes de l'Union-Suisse, ainsi que le chemin de fer autrichien à construire de Lautrach par Dornbirn ou Feldkirch.

Le reste du matériel d'exploitation doit, autant que possible, être conforme à celui qui existe déjà. Les locomotives et waggons

soumis à une expertise par un des Gouvernements contractants, doivent pouvoir passer aussi sur les sections des lignes situées dans le territoire des autres Etats et mentionnées à l'art. 1er.

Art. 9.

En ce qui concerne les ponts à construire sur le Rhin, il est convenu que le passage du Rhin sur la ligne Ste. Marguerite-Bregenz-Lindau doit s'effectuer près Brugg, et celui de la ligne Rüthi-Feldkirch dans la plus grande proximité possible de la station de Rüthi.

Ces constructions de ponts doivent, de part et d'autre, être combinées avec les travaux de correction du Rhin, et exécutées d'après les plans approuvés d'un commun accord par les Gouvernements de la Suisse et de l'Autriche, lesquels permettront réciproquement l'établissement de trottoirs de 1 $^1/_2$ mètre de large pour les piétons.

Le Gouvernement I. R. autrichien et le Gouvernement du Canton de St. Gall, celui-ci sous réserve de la ratification de l'autorité fédérale, donnent leur consentement à ce que les deux ponts sur le Rhin en question soient construits, dès le principe, ou puissent être élargis plus tard, de manière à pouvoir être utilisés pour des voitures ordinaires.

Art. 10.

L'exercice de la souveraineté (par conséquent aussi celui de la justice et de la police) demeure dans toute son étendue réservé à chaque Gouvernement, absolument et exclusivement, sur les sections de ligne qui empruntent son territoire.

Art. 11.

L'exercice de la police de l'exploitation de la ligne doit être maintenu sous la surveillance de l'autorité compétente dans chaque territoire, et conformément aux prescriptions qui y sont en vigueur, par les fonctionnaires de l'administration d'exploitation du chemin de fer, auxquels sera conférée tant en Autriche qu'en Bavière et en Suisse la compétence qui y appartient en général aux fonctionnaires d'autres lignes privées.

Art. 12.

La nomination du personnel d'exploitation appartient à l'administration de l'exploitation sous réserve des dispositions prévues dans les actes de concession.

Tout le personnel des fonctionnaires, employés et ouvriers est soumis aux lois et ordonnances de police de l'Etat dans lequel ils se trouvent.

Pour les cas d'arrestation, dans lesquels il n'y a point de péril en la demeure, on aura justement égard aux besoins du service, et il en sera donné connaissance à l'autorité supérieure de l'exploitation.

Art. 13.

Les individus qui ont été légalement condamnés pour crimes ou délits communs, pour contrebande ou graves contraventions en matière de péage, ne pourront pas être employés sur les lignes mentionnées dans le présent traité.

Art. 14.

La fixation des tarifs et des horaires demeure réservée à l'approbation des Gouvernements respectifs, en ce qui concerne leurs sections de ligne, en tant que cela est prévu dans les concessions accordées par l'Autriche et la Suisse, ou dans les lois et ordonnances régissant l'exploitation de chemins de fer, dans les trois Etats contractants.

Il ne sera fait quant aux prix de transport et aux heures d'expédition douanière, aucune différence entre les habitants des Etats contractants; notamment, les transports passant du territoire d'un Etat dans le territoire de l'autre ne seront, soit pour l'expédition, soit pour les prix de transport, pas traités plus défavorablement que les transports partant de l'Etat respectif ou y restant.

Art. 15.

L'entreprise des lignes mentionnées à l'article 1er, a l'obligation de permettre à d'autres entreprises de chemin de fer suisses, de combiner leur service d'exploitation de manière à ce que, sans nuire aux intérêts d'une exploitation régulière, il soit admis des waggons en transit pour les marchandises (y compris les voitures des bureaux de poste ambulants) ainsi que des billets directs de transport de personnes, bagages et marchandises. La dite entreprise aura aussi à pourvoir à ce que les tarifs ne soient pas fixés d'une manière inégale au détriment des lignes incidentes.

L'entreprise mentionnée au commencement, sera admise en retour aux mêmes droits vis-à-vis des entreprises de chemins de fer suisses.

Art. 16.

La ligne entre Lindau et Ste. Marguerite, ainsi que celle de Feldkirch par Rüthi à Ste. Marguerite seront, dans les trois territoires respectifs, déclarées routes douanières, et toutes les marchandises non sujettes à une prohibition d'entrée, de sortie ou de

transit valable pour toutes les routes de la contrée, y seront admises à l'entrée et à la sortie, tant de jour que de nuit, sans distinction de jours ouvrables ou fériés.

Les dispositions en vigueur dans chacun des Etats contractants font règle pour l'importation des objets qui sont un monopole de l'Etat.

Le transit de ces objets est uniquement soumis aux contrôles généraux des douanes.

Art. 17.

Le transit de marchandises sur les sections de ligne mentionnées est franc de tout droit de transit, et la circulation doit, quant à l'expédition douanière, être favorisée par tous les moyens admissibles.

Le Gouvernement de la Suisse accorde en conséquence particulièrement aux marchandises venant d'Autriche, arrivant à Bregenz munies de passavants, par des trains de Bavière, le libre transit sur le tronçon de Ste. Marguerite à Feldkirch, et pareillement aux marchandises transitant par la Bavière à destination de l'Autriche et venant de Feldkirch par Bregenz.

Les marchandises venant du Zollverein allemand, par la dite section à destination de l'Autriche, et réciproquement de l'Autriche pour le Zollverein allemand, jouiront des mêmes facilités que si elles venaient directement du Zollverein en Autriche, et vice-versâ de l'Autriche dans le Zollverein.

Art. 18.

L'expédition douanière à la frontière austro-bavaroise doit avoir lieu pour la Bavière à Lindau, pour l'Autriche à Bregenz ; dans le cas toutefois où les besoins de la circulation exigeraient plus tard une autre organisation, des arrangements ultérieurs entre les Gouvernements de Bavière et d'Autriche, demeurent réservés.

Il sera établi, à la frontière austro-suisse, pour l'expédition douanière en commun, des bureaux de péage (austro-suisses), avec les attributions nécessaires, à Lautrach et à la station de Rüthi.

La révision des passeports et en général la police des passeports et des étrangers se feront aux mêmes endroits.

L'administration du chemin de fer est tenue de mettre gratuitement à disposition dans les dites stations, les localités reconnues nécessaires par les Gouvernements intéressés, pour le service des péages, des postes, des télégraphes et de la police.

Faculté est laissée aux autorités douanières respectives, de faire accompagner par des employés les trains dans l'intérieur du

pays et jusqu'à la prochaine station du pays voisin. L'administration du chemin de fer est tenue d'établir le local nécessaire pour loger ce personnel, de lui assigner dans un des waggons, des places d'où il puisse surveiller tout le train, et d'accorder gratuitement dans un des wagons de personnes, de seconde classe, le transport de retour aux employés revenant d'accompagner le train.

Le personnel d'escorte aura le droit d'entrer et de s'arrêter le temps convenable dans les wagons de voyageurs de toutes les classes.

Art. 19.

Les marchandises placées dans les wagons à coulisses plombés ou fermant à cadenas, ou dans des wagons à bâche plombés, seront amenées de Bavière directement à toutes les stations de l'Autriche et de la Suisse, situées sur les chemins de fer et où se trouve un bureau d'expédition compétent, et réciproquement celles venant d'Autriche et de Suisse seront transportées à toutes les stations de même genre du Zollverein, sans qu'il y ait déchargement ou visite de marchandises aux frontières ou places intermédiaires, pour autant que les marchandises qui se trouvent dans les waggons ont une même destination, et qu'il n'y a pas une grave suspicion de contrebande; ces marchandises doivent toutefois être déclarées aux bureaux de douane frontières de Bavière, soit de Suisse, tandis que le transit direct de ces marchandises par l'Autriche y demeure exempt de toute opération douanière et n'est soumis qu'au contrôle nécessaire pour prévenir les fraudes.

Les autorités douanières auront à respecter le plombage apposé par les autorités de l'un des Etats contractants, aussi longtemps qu'il est conforme aux conditions stipulées, et sous réserve d'y ajouter leur propre sceau si elles le jugent convenable. Le sceau des autorités douanières d'autres Etats ayant des conventions douanières avec la Bavière ou l'Autriche sera respecté à l'égal de celui des autorités de Bavière et d'Autriche.

Art. 20.

Chaque train de marchandises sera accompagné d'une liste de chargement, en double expédition, dressée pour le lieu de destination, renfermant la désignation exacte des marchandises, le nombre et l'indication des colis et le poids brut, avec les lettres de voiture et autres justifications; cette liste doit être expédiée par l'administration de la ligne, qui se charge des marchandises, d'après la formule que les administrations douanières des Gouvernements intéressés fixeront d'un commun accord.

Art. 21.

Les administrations douanières des Etats intéressés fixeront d'un commun accord les formalités de détail de l'expédition doua-

nière des marchandises entrant et sortant, des effets des voyageurs et des bagages, ainsi que les dispositions sur la nature des moyens de transport et le mode de procéder en cas de rupture de sceaux; à cette occasion, l'on introduira dans l'intérêt de la circulation, les allégements et simplifications admissibles d'après les lois des Etats contractants.

Art. 22.

Les lignes mentionnées à l'article 1er doivent aussi être utilisées pour le transport des envois postaux. A cet effet, les administrations des postes de Bavière, d'Autriche et de Suisse s'entendront pour déterminer les heures de départ et la vitesse d'un train partant journellement de chacune des stations principales.

Il sera établi le long des lignes mentionnées un fil télégraphique pour le service de la ligne. Des dispositions spéciales devenant nécessaires dans l'intérêt du service des postes et des télégraphes, elles seront arrêtées par les administrations des postes et des télégraphes des Etats intéressés.

Art. 23.

Les voyageurs traversant sans s'arrêter le territoire de l'Autriche, sur la ligne qui fait l'objet du présent traité, ne devront être soumis à aucun contrôle de passeport pendant les haltes dans les gares, à condition qu'ils ne s'en éloignent pas.

Le contrôle de police des étrangers est d'ailleurs réservé à chaque Gouvernement sur son territoire.

Art. 24.

Pour le cas où les lignes de chemin de fer situées sur territoire autrichien et suisse, seraient acquises par voie de rachat ou d'adjudication par les Gouvernements intéressés, il sera convenablement pourvu par une convention spéciale, à la continuation de l'exploitation sur ces lignes.

Art. 25.

Le présent traité sera soumis en Autriche et en Bavière à l'approbation de l'autorité souveraine, et en Suisse à celle de l'Assemblée fédérale.

L'échange des actes de ratification aura lieu à *Vienne* dans les quatre mois.

Ainsi fait à *Munich*, le 5 Août 1865.

(Sig.) **Hagenbuch.** (Sig.) **Maly.** (Sig) **Weber.**
(L. S.) (L. S.) (L. S.)

(Sig.) **Aepli.** (Sig.) **Suttner.**
(L. S.) (L. S.)

Ratifications du traité ci-dessus.

a. Par la Suisse.

Le Conseil fédéral
de la
Confédération suisse,

ayant vu et examiné le traité conclu le 5 août 1865 à Munich par les plénipotentiaires respectifs, entre la Confédération suisse, et Sa Majesté I. R. Apostolique l'Empereur d'Autriche et Sa Majesté le Roi de Bavière, concernant l'établissement d'un chemin de fer de Lindau par Bregenz à Ste. Marguerite, ainsi que de Rüthi à Feldkirch, traité qui a été approuvé par le Conseil national suisse le 11 novembre 1865 et par le Conseil des Etats suisse le 15 du même mois, en la teneur suivante:

(voir le texte ci-dessus)

déclare que le traité ci-dessus est accepté et a force de loi dans tout son contenu, promettant au nom de la Confédération et en tant qu'il dépend d'elle, de l'observer fidèlement et en tout temps.

En foi de quoi la présente ratification a été signée par le Président et par le Chancelier de la Confédération, et munie du sceau fédéral.

Ainsi fait à *Berne*, le vingt Novembre mil huit-cent soixante-cinq (20 novembre 1865).

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération:
SCHENK.

(L. S.)

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

b. Par l'Autriche.

Nous

François-Joseph Ier,

par la grâce de Dieu

Empereur d'Autriche,

Roi de Hongrie et de Bohème,

Roi de la Lombardie et de Venise, de la Dalmatie, de la Croatie, de l'Esclavonie, de la Galicie, de Lodomérie et Illyrie; Archiduc d'Autriche; Grand Duc de Cracovie; Duc de Lorraine, de Salzbourg, de la Styrie, de la Carinthie, de la Carniole, de Bukowina, de la haute et basse Silésie; Grand Prince de Transylvanie; Margrave de la Moravie; Comte princier de Habsbourg et du Tyrol,

faisons savoir par les présentes :

qu'un traité ayant été conclu et signé le 5 août de l'année courante à Munich, entre nos plénipotentiaires et ceux de la Confédération suisse et de Sa Majesté le Roi de Bavière, en vue de l'établissement d'un chemin de fer de Lindau par Bregenz à Ste. Marguerite, ainsi que de Rüthi à Feldkirch, traité dont la teneur suit :

(voir le texte ci-dessus)

Nous avons, après examen de toutes les dispositions du dit traité comprenant XXV articles, approuvé et ratifié ce traité, promettant sur notre parole impériale, pour nous et nos successeurs, de l'observer et faire observer ponctuellement.

En foi de quoi nous avons signé de notre propre main le présent acte et l'avons fait munir de notre sceau impérial.

Ainsi fait en notre capitale et résidence de *Vienne*, le 20 novembre 1865.

FRANÇOIS-JOSEPH.

(L. S.)

Alexandre Comte Mensdorff-Pouilly,
F. M.

c. Par la Bavière.

Nous

LOUIS II,

par la grâce de Dieu

ROI DE BAVIÈRE,

Comte Palatin du Rhin,

Duc de Bavière, de Franconie et Souabe, etc., etc.,

savoir faisons par les présentes :

Qu'après avoir pris connaissance du traité qui a été négocié, conclu et signé le 5 août de cette année à Munich par Nos plénipotentiaires avec les plénipotentiaires de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et du Conseil fédéral suisse pour l'établissement d'un chemin de fer tendant de Lindau par Bregenz à Ste. Marguerite, ainsi que de Rüthi à Feldkirch, traité dont la teneur suit:

(voir le texte plus haut)

Nous déclarons approuver et ratifier le traité ci-dessus, promettant de l'observer et faire observer fidèlement.

En foi de quoi Nous avons signé de Notre propre main la présente déclaration et l'avons fait munir de Notre sceau.

Ainsi fait à *Hohenschwangau*, le 19 novembre 1865.

LOUIS.

(L. S.)

Baron v. d. Pforten.

Note. L'échange des ratifications du traité ci-dessus a eu lieu le 13 décembre 1865 à Vienne, entre le Chargé d'affaires suisse à Vienne, Mr L. E. *Steiger,* le Ministre I. R. des affaires étrangères d'Autriche, M. le Feldmaréchal Comte de Mensdorff, et le Conseiller d'Etat de Bavière, M. le Comte Bray-Steinburg.

Protocole final

faisant

suite au traité entre la Suisse, l'Autriche et la Bavière pour la construction d'un chemin de fer de Lindau par Bregenz à Ste. Marguerite et de Rüthi à Feldkirch.

Les plénipotentiaires soussignés, après avoir conclu et signé un traité entre la Suisse, l'Autriche et la Bavière, touchant l'établissement d'un chemin de fer de Lindau par Bregenz à Ste. Marguerite, ainsi que de Rüthi à Feldkirch, ont inséré au présent protocole final les explications et dispositions suivantes:

I. *ad* art. 1.

Comme la ligne de Lautrach à Dornbirn, prévue dans l'acte de concession de l'Autriche, n'emprunte que le territoire autrichien, elle sera considérée comme un tronçon exclusivement autrichien, et les dispositions du présent traité n'y seront appliquées qu'autant qu'il en sera fait mention expresse, ou que cela sera nécessité par les rapports avec les lignes ferrées nommées à l'article 1er.

II. *ad* art. 3 et 7.

Il est admis que le Gouvernement royal de Bavière s'entendra sur la base des dispositions du présent traité, avec le concessionnaire de la ligne, soit pour la cojouissance de la gare de Lindau, soit pour la cession, prévue à l'art. 7, de l'exploitation sur le tronçon de Lindau à la frontière.

En ce qui concerne l'indemnité à fournir par le concessionnaire pour la cojouissance de la gare et le fermage du tronçon, tendant de ce point jusqu'à la frontière, le Gouvernement de Bavière fait observer qu'en vue de la fixation de ce fermage etc., il prendra pour base la dépense que la loi lui impose pour la réalisation et le rendement des sommes à affecter aux constructions dont il s'agit.

III. *ad* art. 4.

Il est admis comme s'entendant de soi que l'arrangement sur la jonction immédiate à la frontière, n'aura pas lieu sous forme d'un nouveau traité, mais uniquement par voie d'entente, et en telle forme voulue par les Gouvernements intéressés.

IV. *ad* art. 6.

Dans le cas d'empêchements majeurs apportés par la guerre ou autres évènements politiques extraordinaires, à l'achèvement de la ligne pour l'époque voulue, les Etats contractants s'entendront au sujet de la prolongation du délai.

V. *ad* art. 9.

L'assentiment à l'établissement éventuel de voies pour les équipages ordinaires sur les deux ponts mentionnés à l'article 9, ne doit en aucun cas, avoir pour effet l'obligation à la charge des Gouvernements intéressés de fournir une contribution.

Une entente ultérieure est réservée en ce qui concerne l'indemnité à allouer aux concessionnaires pour les frais de construction des trottoirs.

VI. *ad* art. 14.

Le second alinéa de cet article a uniquement pour but de prévenir toute tendance à favoriser ou gêner la circulation des ressortissants de l'un ou de l'autre des Etats contractants. En conséquence, les réductions de tarif ou autres allégements de transport, ne seront exclus ni pour certaines classes ou quantités de marchandises, ni pour certains tronçons, pour autant qu'ils seront également appliqués en faveur de tous les ressortissants des Etats contractants qui se trouvent appelés à en faire usage. Il est aussi reconnu que les dispositions en matière de tarif qui sont renfermées aux articles 9 et 10 de l'acte de concession présenté par l'Autriche, ne sont pas en contradiction avec la disposition de l'article 14 du traité.

VII. *ad* art. 15.

Il est entendu que dans les rapports de l'entreprise des lignes mentionnées à l'article 1er du traité, avec les lignes ferrées suisses, et réciproquement, l'application des tarifs dits différentiels, tels qu'ils sont aussi admis dans la législation en matière de chemins de fer suisses, ne doit pas être exclue.

VIII. *ad* art. 18.

L'obligation imposée à l'administration des chemins de fer,

d'établir et de mettre gratuitement à disposition les locaux pour le service des péages, postes, télégraphes et de police, ne s'étend qu'aux bureaux d'office proprement dits.

Si le Gouvernement intéressé reconnaît la nécessité de construire en outre de ces locaux officiels, des habitations pour les employés, l'administration des chemins de fer sera tenue de le faire, mais le coût lui en sera bonifié au 5 % par les autorités administratives intéressées, sous forme de location, aussi longtemps que le produit net des lignes ferrées, mentionnées à l'article 1er, n'atteindra pas au moins 4 ½ % du capital de fondation.

Les frais d'arrangement intérieur, d'entretien, d'éclairage et de nettoyage, seront à la charge des autorités administratives faisant usage des locaux.

Le Gouvernement I. R. autrichien se réserve de pouvoir à son gré, faire procéder aux opérations de police sur le tronçon Feldkirch-Rüthi, à Feldkirch au lieu de Rüthi, auquel cas l'entreprise du chemin de fer devra naturellement mettre à disposition les locaux nécessaires dans la station de Feldkirch.

IX. *ad* art. 19.

Pour l'exécution des dispositions stipulées à l'art. 19 du traité, le Gouvernement suisse se déclare disposé:

a. A s'entendre avec la Bavière, soit avec le Zollverein, et aussi avec l'Autriche, touchant l'expédition douanière sur les chemins de fer, de la même manière qu'il a été convenu entre le Zollverein et la France le 2 août 1862. Les tractations à ce sujet sont réservées, et le Gouvernement de Bavière se chargera de procurer l'assentiment des autres Gouvernements du Zollverein;

b. A conclure un arrangement analogue, tel qu'il existe déjà dans une mesure plus étendue entre l'Autriche et la Bavière, avec l'Autriche et la Bavière, relativement à la répression réciproque de la contrefaçon et falsification ou altération de sceaux officiels, marques et papiers destinés à assurer la fermeture des marchandises et l'acquit des droits.

X. *ad* art. 23.

Relativement à l'article 23, le plénipotentiaire autrichien déclare que la disposition du traité en vertu de laquelle les voyageurs ne faisant que traverser, sur la ligne de ceinture du lac de Constance, les portions de territoire autrichien, ne seront soumis à aucun contrôle de passeport, est acceptée à condition qu'il soit

pourvu par un arrangement convenable à ce que les voyageurs ne puissent pas s'éloigner à leur gré des gares de chemins de fer.

XI.

Le Gouvernement royal de Bavière déclare, que d'après l'assurance déjà donnée par voie de correspondance, il est disposé à entrer aussitôt que possible après la conclusion du présent traité, et en particulier après la décision au sujet des conditions locales de la gare de Lindau, en négociation avec le Gouvernement royal de Wurtemberg en vue d'un raccordement entre les deux lignes respectives, dans la direction de Friedrichshafen à Lindau; pour sa part il accordera une pareille jonction à des conditions convenables, et accélérera autant qu'il dépend de lui ces tractations, de manière que l'achèvement de cet embranchement soit possible dans le délai stipulé à l'article 6, ou bientôt après.

Les dispositions ultérieures de cette convention entre la Bavière et le Wurtemberg, seront toutefois exclusivement l'objet de négociations de ces Gouvernements.

Munich, le 5 août 1865.

(Sig.) **Hagenbuch.**
(L. S.)

(Sig.) **Maly.**
(L. S.)

(Sig.) **Weber.**
(L. S.)

(Sig.) **Aepli.**
(L. S.)

(Sig.) **Suttner.**
(L. S.)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

ratifiant

le traité avec l'Autriche et la Bavière pour l'établissement d'une ligne de ceinture le long du lac de Constance et d'un embranchement Rüthi–Feldkirch.

(Du 15 novembre 1865.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu un message du Conseil fédéral du 11 octobre 1865,

arrête :

1. La ratification réservée est accordée au traité conclu le 5 août 1865 à Munich, entre la Suisse, l'Autriche et la Bavière, touchant l'établissement d'un chemin de fer de Lindau par Bregenz à Ste. Marguerite, ainsi que de Rüthi à Feldkirch.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 11 novembre 1865.

Le Président : A. R. PLANTA.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 15 novembre 1865.

Le Président : Dr J. RUTTIMANN.
Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral touchant le droit de concession à acquitter à la caisse des postes fédérales par l'administration du chemin de fer du Nord-Est suisse pour l'année 1865.

(Du 31 janvier 1866.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu le rapport du Département des postes du 30 janvier 1866,

considérant que la Compagnie du chemin de fer du Nord-Est suisse paie à ses actionnaires, pour 1865, un dividende excédant quatre pour cent;

considérant les préjudices très-considérables causés à la caisse des postes par l'établissement des chemins de fer;

en application de la réserve faite dans les arrêtés fédéraux portant approbation des concessions pour les divers chemins de fer,

arrête :

La Compagnie du Nord-Est suisse acquittera à la caisse de l'Administration des postes, pour 1865, fr. 18,500 comme droit de concession de 37 lieues de parcours à fr 500.

Berne, le 31 janvier 1866.

Le Président de la Confédération :
J. M. KNUSEL.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ

du

Conseil fédéral touchant le droit de concession à acquitter à la caisse des postes fédérales par l'administration du chemin de fer du Central suisse pour l'année 1865.

(Du 31 janvier 1866.)

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE,

vu le rapport du Département des postes du 30 janvier 1866;

considérant que la Compagnie du chemin de fer du Central suisse paie à ses actionnaires pour 1865, un dividende excédant 4 %;

considérant les préjudices très-considérables causés à la caisse des postes par l'établissement des chemins de fer;

en application de la réserve faite dans les arrêtés fédéraux portant approbation des concessions pour les divers chemins de fer,

arrête :

La Compagnie du Central suisse acquittera à la caisse de l'Administration des postes, pour l'année 1865, fr. 20,600 comme droit de concession de 51 ½ lieues de parcours à fr. 400.

Berne, le 31 janvier 1866.

Le Président de la Confédération:
J. M. KNUSEL.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Acte de concession

pour

la construction d'un chemin de fer depuis les Convers, frontière bernoise, jusqu'à St. Imier.

(Du 19 octobre 1865.)

Les communes municipales et bourgeoises de *Renan*, *Sonvillier*, *St. Imier* et *Villeret*, convoquées légalement, ayant, à la date du 14 août 1865 :

1° Voté ensemble un subside de *huit cent mille francs*, pour la construction d'un chemin de fer des Convers à St. Imier;

2° Décidé de charger chacune son Conseil de la nomination de délégués en proportion des sommes votées;

Les Conseils municipaux et de bourgeoisie ont procédé à ces nominations et il a été formé un Conseil d'administration provisoire du chemin de fer St. Imier-Convers, qui s'est constitué le sept septembre dernier en *Grand-Comité et en Comité-Exécutif;*

Considérant que les intérêts économiques de l'industrie, du commerce et de l'agriculture du vallon de St. Imier, réclament, dans cette contrée, une section de chemin de fer se reliant au Jura-Industriel, soit la construction d'une partie intégrante du réseau jurassien;

Considérant que les circonstances actuelles ne permettent pas, pour le moment, de prolonger cette section plus loin que St. Imier ;

Considérant que les études techniques d'avant-projet faites par l'Etat en 1864, complétées en 1865, sont actuellement suffisantes pour établir, d'une manière à peu près certaine, le coût du che-

min de fer projeté, ainsi qu'un rendement qui assure sa viabilité et fait présumer une prospérité financière suffisante;

Considérant que déjà le 27 juin 1857, une concession avait été accordée par le Grand Conseil du Canton de Berne,*) pour une ligne de chemin de fer dans le vallon de St. Imier et que, si cette concession n'a pas déployé ses effets alors, ce n'est pas la faute du Canton, ni celle des communes du vallon de St. Imier, mais bien le fait de la construction du chemin de fer du Jura-Industriel, depuis les Convers dans la direction de Neuchâtel, plutôt que dans la direction de Bienne par le val de St. Imier;

Vu la subvention financière de *huit cent mille francs*, votée avec enthousiasme, conviction et dévouement par les assemblées générales des communes municipales et bourgeoises de Villeret, St. Imier, Sonvillier et Renan;

Par ces motifs,

Le Grand Comité du chemin de fer par le vallon de St. Imier, agissant par les membres de son Comité-Exécutif, spécialement délégué, à l'effet des présentes, par décision du 7 septembre écoulé, vient solliciter des autorités supérieures cantonales et, par leur entremise, des autorités fédérales compétentes,

La concession suivante:

Art. 1er. Une concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de St. Imier à la frontière neuchâteloise, aux Convers, est accordée au Grand Comité du chemin de fer par le val de St. Imier, composé des délégués des Conseils municipaux et de bourgeoisie des communes de Villeret, St. Imier, Sonvillier et Renan.

Cette concession pourra être cédée à une Société financière qu'on se réserve d'indiquer ultérieurement, mais dont l'acte de fondation et les statuts seront soumis à la sanction du Conseil exécutif.

Art. 2. Les administrateurs et directeurs de cette Société devront être, en majorité, des citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse. L'Etat de Berne a le droit de se faire convenablement représenter au sein de l'administration de l'entreprise.

Art. 3. Cette Société ne pourra ni transmettre la présente concession, ni se fusionner avec une autre Société sans une autorisation spéciale du Gouvernement de Berne.

---

*) Recueil conc. les chemins de fer, vol. IV, p. 43-53.

Art. 4. L'administration du chemin prendra, en se concertant avec les autorités compétentes, les mesures nécessaires pour assurer la perception de l'impôt sur la consommation des liquides.

Art. 5. La Compagnie est tenue, sous la forme de rachat, de céder et transporter la présente concession, en tout temps, après un avertissement préalable de six mois, à l'Etat de Berne ou à une Société solide si l'Etat de Berne ou cette Société se charge de construire immédiatement le réseau des chemins de fer jurassiens, tel qu'il est projeté dans son ensemble, suivant les études faites par l'Etat en 1864, moyennant par le cessionnaire bonifier, sur le champ, aux concessionnaires actuels, ou aux corporations communales sus désignées tous les frais d'études complémentaires et définitives; le prix des terrains fournis gratuitement par les particuliers et les communes, ou acquis par convention ou par expropriation; le prix des bâtiments, de la voie, du matériel roulant, des approvisionnements de tous genres, en un mot tout ce qui fait partie du chemin de fer et de ses accessoires.

Le prix de rachat sera fixé à vingt cinq fois le montant du produit net pendant les cinq dernières années de l'exploitation ou pendant la durée de l'exploitation si la ligne n'est pas encore exploitée depuis cinq ans. Il ne pourra toutefois, à moins de convention contraire, être inférieur au total des frais d'établissement.

Si les parties ne pouvaient s'entendre sur les conditions de ce transfert et sur le montant des bonifications prérappelées, le tribunal mentionné en l'art. 14 ci-après, statuera souverainement sur les points litigieux.

Art. 6. La Compagnie aura son siège social à St. Imier. Le transfert dans un autre endroit ne pourra avoir lieu sans l'autorisation du Conseil exécutif.

Art. 7. Le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession sera établi d'après les règles de l'art, avec la largeur de voie requise par les lois fédérales; dès qu'il sera établi il sera mis dans un état d'exploitation régulière et bien organisée, et devra être entretenu dans cet état pendant toute la durée de la concession. A cet effet, les constructions seront faites dans le système, dans les dimensions et avec les précautionnements et les perfectionnements apportés aujourd'hui à ces travaux, tout en observant les conditions de la plus stricte économie. Les améliorations qui pourraient être introduites, à l'avenir, dans les chemins de fer suisses et étrangers, y seront appliquées dans la mesure du possible, surtout en ce qui concerne la célérité et la sûreté du service.

Les traverses en sapin injectées d'après le système Boucherie pourront être employées; néanmoins dans les courbes qui n'ont pas trois cents mètres de rayon, ainsi que pour les cadres d'aiguilles

et de croisements, on n'emploiera que des traverses en bois de chêne.

Art. 8. La durée de la concession pour l'exploitation du chemin de fer, aux risques et périls de la Compagnie, est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années consécutives, lesquelles commenceront dès l'ouverture et l'exploitation réelle de la ligne entière, mais pas plus tard que le 1er janvier mil huit cent soixante-huit.

A l'expiration de cette période, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera faite à cette époque, à moins qu'il n'ait été auparavant fait usage du droit de rachat prévu par les articles 5 et 38.

Art. 9. La construction du chemin de fer faisant l'objet de la présente concession, est reconnue d'utilité publique. En conséquence, la Société sera investie de tous les droits que les règlements et les lois confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat.

La loi fédérale du 1er mai 1850, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et les arrêts fédéraux modificatifs des 17/19 juillet 1854,*) sont applicables à l'établissement et à l'entretien du chemin de fer.

Le droit d'exiger la cession des terrains s'étend:

1. aux terrains bâtis et non bâtis nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer avec fondations à double voie et fossés latéraux, ainsi qu'aux entrecroisements et aux modifications qui deviendraient nécessaires;
2. à l'espace nécessaire à l'extraction et aux dépôts de terres, sables, gravier, pierres et de tous les matériaux indispensables, tant pour le chemin de fer que pour les communications à établir entre le chemin de fer et les ateliers de construction;
3. aux terrains qu'exigeront les constructions nécessaires, telles qu'abords, aqueducs, embarcadères, stations, baraques, réservoirs d'eau, magasins d'approvisionnements, etc.;
4. à l'établissement et aux modifications des routes, chemins et aqueducs, auxquels la Compagnie peut être astreinte par suite de la construction du chemin de fer et en vertu des clauses de la présente concession.

Art. 10. Les concessionnaires ont à se soumettre à toutes les dispositions de l'ordonnance du Conseil fédéral du 9 août 1854,**) ainsi qu'à celles qui seraient ultérieurement décrétées par l'autorité fédérale, dans le but d'assurer l'unité des chemins de fer suisses, sous le rapport technique.

---

*) Recueil des lois, vol. IV, 249.
**) " " " " " 281.

Art. 11. Au plus tard dix et huit mois après la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale, l'administration commencera les terrassements du chemin de fer sur le territoire bernois; elle fournira, en même temps, la preuve qu'elle possède les ressources nécessaires à l'exécution de l'entreprise, au Conseil exécutif qui statuera sur leur mérite, faute de quoi la concession serait censée révoquée à l'expiration de ce délai.

Art. 12. Le chemin de fer de St. Imier-Convers sera achevé et mis en exploitation régulière au plus tard dans quatre ans à dater du jour de la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale. S'il n'est pas satisfait à cet engagement, le Grand Conseil fixera, en ayant égard aux circonstances, le délai définitif qui lui paraîtra convenable.

Art. 13. Les travaux ne pourront être commencés avant que les plans définitifs d'exécution n'aient été soumis à l'approbation du Conseil exécutif. On ne pourra s'écarter ultérieurement des plans approuvés qu'après que les modifications reconnues utiles auront été sanctionnées par la même autorité.

Les ouvriers suisses habitant le Canton seront employés de préférence aux divers travaux de la ligne.

Art. 14. Partout où la construction du chemin de fer nécessitera des traversées, des passages souterrains et des coulisses, ou en général des modifications aux routes, chemins, ponts, ponceaux, rivières, canaux, ruisseaux, fossés d'écoulement, aqueducs, cours d'eau, mines, carrières, tuyaux de fontaine ou de gaz, — tous les frais qui en résulteront seront à la charge des concessionnaires ou de la Société qui construira, de manière que les propriétaires et autres personnes ou communes chargés de l'entretien ne puissent avoir à supporter, par suite de ces changements, aucun dommage ni aucune charge plus onéreuse qu'auparavant. En cas de contestation sur la nécessité de constructions de ce genre, le Conseil exécutif statuera sans appel.

Art. 15. Si, après la construction du chemin de fer, il est établi par l'Etat ou par les communes, des routes, chemins, tuyaux de fontaine ou de gaz croisant le chemin de fer, la Société ne pourra réclamer aucune indemnité pour atteinte portée à ses propriétés. En outre, elle supportera, à elle seule, tous les frais résultant de la construction de nouvelles maisonnettes de garde et de l'établissement de gardes-voie qui seraient la conséquence de ces modifications.

L'Etat et les communes prendront toutes les dispositions nécessaires pour qu'il ne résulte de ces travaux aucun obstacle à la

construction et à l'exploitation du chemin de fer, ni aucuns frais pour son administration.

Lorsqu'il deviendra nécessaire de réparer les routes, chemins, ouvrages d'irrigation, tuyaux de fontaine ou de gaz, traversant le chemin de fer, l'administration de celui-ci n'aura pas le droit de réclamer des dommages-intérêts aux propriétaires à raison des interruptions que ces travaux pourraient apporter dans le service.

La nécessité de ces réparations sera constatée, au besoin, par décision souveraine du Conseil exécutif (art. 14); elles ne pourront avoir lieu sur les points en contact avec les chemins de fer que sous la direction des ingénieurs de la voie. L'administration fera promptement droit aux demandes qui lui seront adressées à ce sujet.

Art. 16. Pendant la construction il sera pris, par les concessionnaires, toutes les mesures utiles pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes et autres voies de communication existantes, et pour que les bâtiments et fonds de terre éprouvent, le moins possible, de détériorations. Ils sont tenus d'indemniser tous les dommages inévitables.

Les routes et ponts provisoires nécessaires à la circulation devront être, préalablement, reconnus et approuvés par l'ingénieur d'arrondissement.

Partout où la sûreté publique l'exigera, il sera établi et entretenu des barrières et des clôtures, aux frais de l'entreprise du chemin de fer, le tout en se conformant à ce que pourront exiger les autorités supérieures de l'Etat. Toutes les barrières ouvriront extérieurement de la voie.

Art. 17. Les objets du domaine de l'histoire naturelle, d'antiquité, d'art plastique, en général de quelque intérêt scientifique, tels que les fossiles, les pétrifications, les monnaies, les médailles qui viendraient à être mises à jour par les travaux de construction, seront la propriété des cabinets d'histoire naturelle de la contrée.

Art. 18. Les concessionnaires se réservent la faculté de ne construire le chemin qu'à une simple voie. Ils ne seront point tenus d'avoir un matériel roulant à eux propre. Il leur est facultatif d'affermer toute la ligne qui leur a été concédée.

Art. 19. Le chemin de fer ne pourra être livré à la circulation et mis en exploitation qu'après que le Conseil exécutif, ensuite d'une expertise favorable, y aura donné son assentiment formel.

Art. 20. Le chemin de fer achevé, il en sera, aux frais des concessionnaires, levé un plan de délimitation et un plan cadastral

complet avec le concours contradictoire des communes et des propriétaires intéressés.

En outre, de concert avec les délégués des autorités fédérales et cantonales, il sera fait une description des ponts, traverses et autres ouvrages établis, ainsi qu'un inventaire de la totalité du matériel d'exploitation.

Des expéditions authentiques de ces documents auxquelles sera annexé un compte exact et définitif des frais d'établissement du chemin de fer et du matériel attaché à l'exploitation, devront être déposées aux archives du Conseil fédéral et aux archives cantonales. Les statuts définitifs de la Société, sanctionnés par le Conseil exécutif, seront aussi déposés dans ces dernières.

Les compléments ou changements apportés plus tard à la construction du chemin de fer, devront être mentionnés dans ces documents.

Art. 21. Le chemin de fer et ses accessoires, tant mobiliers qu'immobiliers, seront constamment maintenus en bon état de manière à offrir pleine sécurité.

Le Conseil exécutif pourra, en tout temps, les faire visiter et prendre, de son chef, en cas de négligence de la part de l'administration du chemin de fer, les mesures de sûreté nécessaires et cela aux frais de celle-ci.

Art. 22. Les locomotives employées sur la ligne seront construites d'après les meilleurs modèles et devront satisfaire à toutes les conditions requises pour ce genre de machines.

Il en sera de même des waggons pour les voyageurs, tous couverts, dont il y aura trois classes :

Ire Garnis, dos et sièges rembourrés, fermant à glaces;

IIme Sièges rembourrés, fermant à glaces;

IIIme Sièges non rembourrés, fermant à carreaux de vitres.

Art 23. L'administration du chemin de fer est tenue d'entretenir au moins trois communications journalières entre les points extrêmes de la ligne.

Chaque train de voyageurs devra s'arrêter à toutes les stations et aura des waggons de toutes classes en nombre suffisant, pour transporter tous les voyageurs qui se présenteront.

Art. 24. Comme compensation aux dépenses relatives à l'exécution de la voie ferrée qui fait l'objet de la présente concession, le Grand Conseil autorise l'application des **tarifs** suivants :

A. Personnes.

	Par voyageur et par kilomètre.	Par voyageur et par lieue suisse.
Ire classe . .	fr. 0. 15	fr. 0. 720
IIe » . .	» 0. 11	» 0. 528
IIIe » . .	» 0. 08	» 0. 384

Les concessionnaires sont autorisés, en outre, à percevoir un droit d'enregistrement de cinq centimes par voyageur.

Les enfants au-dessous de dix ans paient, dans toutes les classes, la moitié des taxes ci-dessus.

Les bâgages des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils portent à la main et dont le poids ne peut dépasser dix kilogrammes (20 ℔) sont assujettis à une taxe de 50 centimes par tonne et par kilomètre (12 cent. par quintal et par lieue).

B. Bétail.

	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par lieue suisse.
Chevaux et mulets . .	fr. 0. 18	fr. 0. 90
Taureaux, bœufs et vaches .	» 0. 12	» 0. 60
Veaux, chiens et porcs .	» 0. 06	» 0. 30
Moutons, agneaux, brebis, chèvres	» 0. 04	» 0. 20

Les taxes seront équitablement réduites pour le transport de troupeaux formant le chargement d'un waggon entier.

C. Marchandises.

La taxe pour le transport des marchandises ne pourra excéder 40 cent. par tonne et par kilomètre (10 cent. par quintal et par lieue). L'argent, les caisses d'horlogerie et les autres objets précieux, dont la valeur est déclarée, paieront un prix de transport de fr. 0. 008 par mille francs et par kilomètre (fr. 0. 04 par mille francs et par lieue).

D. Voitures.

Les voitures de toute espèce paieront de 25 à 33 centimes par kilomètre (fr. 1. 20 à fr. 1. 536 par lieue).

En sus des taxes fixées ci-dessus pour le transport des baga-

ges, du bétail, des marchandises et des voitures, les concessionnaires sont autorisés à percevoir un droit d'enregistrement qui sera déterminé par les règlements soumis à l'approbation du Conseil exécutif.

Les concessionnaires pourront également, lorsque le chargement et le déchargement s'opéreront par leurs soins, percevoir à titre de frais de manutention, une taxe qui n'excèdera pas un franc par pièce de bétail ou par véhicule et par opération, et 5 centimes par quintal de marchandise et par opération (fr. 1 par tonne.)

Art. 25. Les marchandises de toute espèce qui doivent être transportées avec la vitesse des trains de voyageurs paieront une taxe de 48 centimes par tonne et par kilomètre (12 cent. par quintal et par lieue).

Le bétail et les voitures transportés avec la vitesse des trains de voyageurs paieront 40 °/₀ en sus de la taxe ordinaire (art. 24).

Le minimum du poids est de 25 kilogrammes (demi-quintal). Celui de la valeur de fr. 500 et celui de la distance deux kilomètres (demi-lieue). Toute fraction de kilomètre paie la taxe entière. Le minimum de la taxe d'un objet ne peut être inférieur à 40 centimes.

Les envois de 25 kilogrammes (demi-quintal) sont toujours réputés marchandises accélérées.

Les charges de produits agricoles n'excédant pas 50 livres et voyageant avec leurs porteurs sont exemptées des frais de transport. Le surplus, ce qui excède les cinquante livres affranchies, est assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

Art. 26. Si pendant trois années consécutives le produit net du chemin de fer dépasse 10 °/₀, les taxes ci-dessus seront révisées et subiront une réduction proportionnelle.

Si au contraire le produit net de l'entreprise n'atteint pas le 5 °/₀, il est réservé aux concessionnaires de hausser suffisamment le tarif ci-dessus pour atteindre ce taux de rendement, en se concertant, à cet égard, avec le Gouvernement.

Tout changement au tarif devra être approuvé par le Conseil exécutif.

Art. 27. La vitesse moyenne des trains sera d'au moins trente kilomètres à l'heure (six lieues).

Les marchandises sujettes à une taxe réduite devront être expédiées dans les deux fois vingt-quatre heures, après leur remise à une station du chemin de fer; mais si l'expéditeur prolonge ce délai, il pourra lui être fait un rabais proportionnel.

Les transports de marchandises accélérées seront expédiés par

le premier train de voyageurs, pourvu qu'elles aient été remises une heure avant le départ de ce train et que l'on ait le temps matériellement nécessaire pour opérer le chargement.

Les concessionnaires se réservent le droit d'arrêter sur le service des transports, des règlements détaillés qui seront soumis à la sanction du Conseil exécutif.

Art. 28. Les marchandises dont le transport est confié à l'administration du chemin de fer, seront livrées aux lieux de chargement des stations.

Les taxes fixées par le tarif ne s'appliqueront qu'au transport de station à station.

L'administration prendra, dans les stations principales, les dispositions nécessaires pour que les objets soient livrés au domicile des destinataires. Elle soumettra à l'approbation du Conseil exécutif le tarif des taxes à prélever à cet effet.

Un tarif qui sera aussi soumis à l'approbation du Conseil exécutif règlera le prix du transport des voyageurs et de leurs bagages aux embarcadères et depuis les embarcadères.

Art. 29. Les taxes sont uniformes partout et pour chacun. L'administration n'accorde à personne des avantages qu'elle n'accorderait pas à d'autres dans des circonstances analogues.

Art. 30. Tout changement apporté au tarif ou aux règlements de transport sera porté à la connaissance du public. Les changements de tarif seront publiés au moins quinze jours avant leur mise en vigueur.

Si la Société juge à propos d'abaisser ses tarifs, cette réduction sera maintenue au moins trois mois pour les voyageurs et un an pour les marchandises. Cependant cette disposition n'est pas applicable aux trains de plaisir ni aux faveurs exceptionnelles qui seraient accordées dans des circonstances particulières.

Art. 31. La Société se conformera à l'art. 8 de la loi fédérale du 28 juillet 1852, sur la régale des postes, moyennant jouir du droit d'établir des services d'omnibus et des communications entre les stations et les localités situées à l'écart jusqu'à quinze kilomètres (3 lieues) de la voie ferrée, avec la réduction du droit de concession prévue par le règlement du 28 novembre 1851 sur les concessions postales. *)

Art. 32. La Société s'oblige, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter par des trains ordinaires, pour la moitié de la plus basse taxe, les militaires au service fédéral ou cantonal, ainsi que le matériel de guerre fédéral ou cantonal.

---

*) Recueil des lois, t. II, p. 596 (art. 14).

Le transport de corps considérables au service fédéral et de leur matériel aura lieu aux mêmes conditions et, si cela est nécessaire, au moyen de trains extraordinaires.

Toutefois la Confédération ou le Canton supportera les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté pour le transport de poudres et de munitions, et répondra de tous dommages, hors le cas de faute de la part de l'administration ou de ses employés.

Art. 33. La police intérieure de la voie, des gares et autres bâtiments destinés à son exploitation appartient à la Société. La force publique peut y entrer pour le maintien de l'ordre. Des règlements approuvés par le Gouvernement règlent ce service, et les employés de police et les gardes de la voie prêtent serment.

Art. 34. La Société se prêtera à la jonction des lignes d'autres compagnies avec la sienne d'après le mode le plus convenable et sans qu'elle modifie ses tarifs au détriment des lignes incidentes. Elle pourra conclure, par convention, les arrangements qu'elle jugera convenables pour la construction, l'exploitation en commun ou la remise à bail, ou le raccordement de sa ligne, moyennant soumettre les conventions à l'approbation du Conseil exécutif.

Art. 35. La Société, comme telle, ne pourra être assujettie à des contributions cantonales ou communales, soit pour le chemin de fer, soit pour les embarcadères, matériel d'exploitation et autres accessoires qui en dépendent, que lorsque le revenu net atteindra cinq pour cent.

Ne sont point comprises dans cette exemption les contributions légales à l'assurance mutuelle contre l'incendie. Les employés qui habitent le pays sont soumis à l'impôt comme les autres citoyens habitant le Canton. Il en est de même des bâtiments et immeubles situés en dehors du chemin de fer.

Art. 36. Outre les conducteurs de locomotives et machinistes, que la loi fédérale dispense du service militaire, seront encore exempts du service personnel, sauf l'approbation des autorités fédérales, les conducteurs de trains, les gardes et autres employés du chemin de fer pendant la durée de leur emploi.

Art. 37. Les rails, coussinets, plaques tournantes, roues, essieux, locomotives, tirés de l'étranger et destinés au chemin de fer de St. Imier-Convers seront francs des droits d'entrée fédéraux.

Les fabriques suisses qui livreront ces objets seront dispensées des droits d'entrée fédéraux pour les matières brutes nécessaires à cette fabrication.

Cette disposition n'est applicable que pendant dix ans, à dater

du moment où la concession fédérale aura été accordée (art. 3 de la loi fédérale du 28 juillet 1852). *)

Art. 38. La Confédération aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer avec tout son matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 30me, 45me, 60me, 75me, 90me et 99me année, à dater du commencement de l'exploitation sur toute la ligne, après que la Société en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal arbitral.

Art. 39. Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 30me, 45me et 60me année, on paiera vingt-cinq fois la valeur moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat. En cas de rachat à l'expiration de la 75me année, il sera payé 22 $^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90me année vingt fois la valeur du produit net. Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut, dans aucun cas, être inférieur au capital d'établissement primitif.

Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les sommes qui seront portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99me année, la somme présumée que coûterait, à la dite époque, la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront également vidées par arbitres.

Art. 40. Toutes les lois fédérales sont pleinement applicables à l'entreprise, à moins que le contraire ne soit formellement exprimé dans la présente concession.

Art. 41. La Société concessionnaire ne pourra se fusionner avec une autre entreprise ou céder à une autre compagnie la ligne concessionnée, sans l'autorisation du Grand Conseil.

---

*) Recueil des lois, III, 170. Voir aussi les arrêtés fédéraux du 19 juillet 1854 (IV, 249) et du 9 juillet 1864 (VIII, 94).

Art. 42. Comme garantie de l'accomplissement des obligations imposées par la présente convention, le Comité, au nom de la Société qui sera constituée, déposera, six mois après la ratification de la concession par l'autorité fédérale, un cautionnement de vingt-cinq mille francs en espèces ou en papiers; dans le premier cas le Gouvernement en paiera l'intérêt au 3 % l'an.

Ce cautionnement sera restitué à la Société dès qu'elle aura prouvé qu'elle a dépensé le quadruple de sa valeur pour l'établissement du chemin de fer.

Art. 43. Toutes les contestations qui pourraient s'élever au sujet des clauses, charges et conditions de cette concession, seront jugées définitivement par un tribunal arbitral.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre sur le choix du sur-arbitre, le Tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur premièrement, puis le défendeur, élimineront chacun une des personnes présentées; celle restant sera sur-arbitre du tribunal arbitral.

Art. 44. S'il est accordé des concessions pour le prolongement de la ligne, la Société aura toujours, à conditions égales, la préférence sur les entreprises rivales.

St. Imier, le 19 octobre 1865.

Au nom du Grand-Comité (Conseil d'administration provisoire) du chemin de fer du Val de St. Imier:

Son Comité exécutif,

Le Président :
A. Girard.

Le Secrétaire ad hoc :
P. Jolissaint, *av.*

Le *Grand-Comité* (Conseil d'administration provisoire) du chemin de fer par le Val de St. Imier, dans sa séance du 19 octobre 1865, a approuvé et ratifié purement et simplement, selon sa forme et teneur, la demande en concession qui précède, formulée pour et au nom du dit Comité par son Comité exécutif plus haut dénommé.

Pour extrait conforme au protocole:

Le Président:

A. Girard.

Le Secrétaire ad hoc:

P. Jolissaint, *av.*

DÉCRET.

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE BERNE,

Après avoir examiné la concession ci-dessus, que les communes municipales et bourgeoises de Villeret, St. Imier, Sonvillier et Renan sollicitent par l'entremise du Grand-Comité nommé par leurs Conseils, composé de 25 membres, dans le but de la transférer, sauf l'approbation du Conseil exécutif, à une société d'actionnaires qui sera ultérieurement formée;

Voulant, d'une part, ne rien négliger de ce qui peut aider à assurer le plus tôt possible au district de Courtelary le bienfait de communications par voie ferrée; de l'autre ne pas entraver l'établissement d'une ligne ferrée directe entre Berne, Bienne, Delle et Bâle, par la forme des concessions à délivrer pour les différentes parties du réseau jurassien;

Sur la proposition du Conseil exécutif et de la commission du Grand Conseil, nommée à l'effet d'examiner l'acte de concession dont il s'agit,

Décrète :

La susdite concession, sollicitée par le Grand-Comité nommé par les Conseils des communes bourgeoises et municipales de Villeret, St. Imier, Sonvillier et Renan pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de St. Imier à la frontière cantonale près des Convers, est accordée aux conditions suivantes:

1. L'Etat de Berne aura le droit de se faire convenablement représenter au sein de l'administration de l'entreprise.
2. L'Etat de Berne, dans l'intérêt de l'établissement d'un réseau de chemins de fer jurassiens, se réserve les droits suivants:
   a. d'étendre à la section concédée dans le district de Courtelary, selon qu'il le jugera à propos, l'application des dispositions, tant générales que spéciales, qui seront prises par les autorités au sujet du réseau jurassien;

b. de racheter en tout temps, après un avertissement préalable de six mois, la même section, soit pour son propre compte, soit pour le compte d'une compagnie privée qui sera chargée de construire un chemin de fer se dirigeant de Bienne sur Delle ou sur Bâle.

Le prix de rachat sera fixé à 25 fois le montant du produit net pendant les 5 dernières années d'exploitation, ou pendant la durée de l'exploitation, si la ligne n'est pas encore exploitée depuis cinq ans. Il ne pourra toutefois, à moins de convention contraire, être inférieur aux frais d'établissement.

3. La ligne concédée sera sujette à l'impôt lorsque son produit net atteindra le 5 %.

4. L'art. 5 de l'acte de concession étant, en général, reproduit dans le N°. 2, litt. *b.*, du présent décret, il est modifié et sera interprété conformément à cette disposition.

5. Eu égard à la circonstance que l'acte de concession a été rédigé en français, le texte français sera consulté si la concession fournissait matière à interprétation.

Berne, le 20 décembre 1865.

Au nom du Grand-Conseil,

Le Vice-Président :

(L. S.) **C. Karrer.**

Le Chancelier :

M. de Sturler.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

le chemin de fer entre les Convers et St. Imier.

(Du 24 février 1866.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une concession, d. d. 20 décembre 1865, accordée par le Grand Conseil du Canton de Berne au Grand Comité du chemin de fer par le vallon de St. Imier, composé de délégués des Conseils communaux d'habitants et de bourgeoisie de Villeret, St. Imier, Sonvillier et Renan, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de St. Imier à la frontière neuchâteloise;

vu le rapport et la proposition du Conseil fédéral suisse, du 21 février 1866;

en application de la loi fédérale du 28 juillet 1852;

arrête :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes :

Art. 1er. En conformité de l'article 8, alinéa 3, de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser le montant de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit, aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au-delà de 4%, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer concessionné, avec tout son matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du commencement de l'exploitation sur toute la ligne, après que la Société en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur premièrement, puis le défendeur, éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e, 45e et 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net résulté pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22 $^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait, à la dite époque, la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionné de la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par le tribunal d'arbitrage sus-mentionné.

Art. 3. Dans le délai de 18 mois, à dater du présent arrêté, les travaux de terrassement pour le chemin de fer devront com-

mencer, et il sera en même temps fourni une justification suffisante des moyens de continuer régulièrement l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces deux conditions, aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale donnée à la concession, comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la législation fédérale, notamment de la loi fédérale du 28 juillet 1852 sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession.

Relativement à l'art. 36 concernant l'exemption du service militaire des employés au chemin de fer, et à l'art. 37 touchant l'entrée en franchise de matériaux pour la ligne ferrée, toutes les lois fédérales et les droits de la Confédération sont intégralement réservés.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 23 février 1866.

Le Président: Dr J. RUTTIMANN.
Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 24 février 1866.

Le Président: A. R. PLANTA.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 28 février 1866.

Le Président de la Confédération:
J. M. KNUSEL.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Cahier des charges

de la

Concession d'un chemin de fer pneumatique ou atmosphérique entre la gare des voyageurs et la place St. François à Lausanne, faite par l'Etat de Vaud à M. Charles Bergeron, ingénieur, Directeur de l'exploitation des chemins de fer de la Suisse occidentale.

(Du 8 décembre 1865.)

Article 1er.

Monsieur Charles Bergeron est autorisé à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls, un chemin de fer avec plan incliné tubulaire, entre la gare des voyageurs et la place St. François, à Lausanne.

Article 2.

L'ascension des voitures sur le plan incliné s'opérera dans un tube souterrain, au moyen de l'air comprimé, agissant sur la surface totale des voitures, qui occuperont la section entière du tube.

Article 3.

Avant le commencement des travaux de construction, les plans du chemin de fer et de ses appareils de locomotion seront soumis à l'approbation préalable du Conseil d'Etat.

Lorsque ces plans auront été approuvés, un double en sera déposé aux archives du Département des Travaux-Publics, et aucun changement ne pourra y être apporté sans l'autorisation du Conseil d'Etat.

Article 4.

Les travaux seront exécutés conformément aux plans adoptés, sous le contrôle et la haute surveillance du Conseil d'Etat.

Article 5.

Pendant la construction du chemin de fer, le concessionnaire prendra à sa charge toutes les mesures nécessaires pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes et autres voies de communication existantes et pour que les fonds de terre et bâtiments autres que ceux occupés définitivement ou à titre provisoire pour la construction du chemin de fer n'éprouvent pas de dommages. Il prendra de même à sa charge les mesures que le Conseil d'Etat jugera nécessaire de prescrire pour la sûreté publique, et sera responsable de tous dommages qui pourront résulter de ces travaux.

Article 6.

Les objets du domaine de l'histoire naturelle, d'antiquité, d'art plastique et en général de quelque intérêt scientifique, qui viendraient à être mis à jour par les travaux seront la propriété de l'Etat.

Article 7.

Les ouvriers employés aux terrassements devront être pris parmi les citoyens suisses.

Article 8.

Après l'achèvement des travaux, et dans le délai qui sera fixé par le Conseil d'Etat, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire des terrains acquis pour le chemin de fer et ses dépendances, et un plan cadastral complet, avec l'état descriptif des ouvrages d'art qui auront été exécutés. Un double de ces pièces sera déposé dans les archives de l'Etat.

Article 9.

L'exploitation du chemin de fer ne pourra commencer qu'après la réception des travaux par le Conseil d'Etat et avec son autorisation.

Article 10.

Le chemin de fer tubulaire ou atmosphérique et ses accessoires seront constamment maintenus en bon état par le concessionnaire, de manière à offrir pleine sécurité.

Le Conseil d'Etat pourra en tout temps faire visiter le chemin de fer et les constructions qui en dépendent et prescrire les mesures que pourraient exiger le maintien en état du chemin et la sécurité publique, En cas d'inexécution ou de retard dans l'exécution des mesures prescrites, il y sera pourvu aux frais du concessionnaire.

Article 11.

Le concessionnaire aura le droit de percevoir, pour le transport des voyageurs et des marchandises, les tarifs suivants:

1) 30 centimes pour les voyageurs de 1re classe;
15 » » » » » 2e »
pendant la 1re année qui suivra l'ouverture de l'exploitation.

2) 20 centimes pour les voyageurs de 1re classe;
10 » » » » » 2e »
pendant la 2e année et les suivantes, à partir de l'ouverture de l'exploitation et jusqu'à la fin de la concession.

3) 20 centimes par colis de bagages ou de messagerie, pesant moins de 60 livres, et 30 centimes quand il excèdera ce poids.

4) 10 centimes par quintal ou par fraction de quintal pour le transport de toute marchandise, quelles qu'en soient la classe et la nature.

Le minimum de taxe pour une expédition est fixé à 20 centimes.

Sont d'ailleurs applicables à ces tarifs:

Les articles 37 et 39 du cahier des charges de la concession accordée à la Compagnie de l'Ouest pour le chemin de fer Morges à Genève, le 10 juin 1853*).

Article 12.

Le droit de surveillance générale et spéciale sur l'exploitation du chemin de fer est réservé au Conseil d'Etat. Une place gratuite sera affectée dans chaque train à l'agent spécial chargé de cette surveillance.

Article 13.

La police intérieure du chemin de fer et de ses dépendances appartient au concessionnaire, dont les employés seront assermentés à cet effet.

Ces employés devront être choisis de préférence parmi les ressortissants du Canton. Le Conseil d'Etat peut exiger le rappel à l'ordre et au besoin le renvoi de ceux d'entr'eux qui, dans l'exercice de leurs fonctions, auraient donné lieu à des plaintes fondées.

Article 14.

Le chemin de fer avec plan incliné tubulaire, à établir entre la gare des voyageurs et la place St. François, à Lausanne, est déclaré d'utilité publique.

Le concessionnaire est en conséquence autorisé à acquérir, par

*) Recueil conc. les chemins de fer, t. II, p. 37.

voie d'expropriation, les terrains et les droits immobiliers nécessaires à l'établissement de ce chemin de fer et de ses dépendances.

Article 15.

Si, ensuite d'estimation juridique, les sommes à payer pour l'expropriation des terrains venaient à dépasser le montant du chiffre porté pour l'acquisition de ces terrains dans l'acte déposé en mains du Conseil d'Etat, au moment de la signature du présent cahier des charges, le concessionnaire aura la faculté de renoncer à sa concession, ainsi qu'à la prise de possession des terrains, et sera libéré en conséquence des obligations résultant de leur estimation, à l'exception toutefois des frais d'estimation et des frais judiciaires, lesquels demeureront à sa charge.

Article 16.

La concession deviendra nulle de plein droit si, dans le délai de un an qui suivra sa ratification, le concessionnaire n'a pas entrepris réellement les travaux auxquels il s'est engagé. Il en sera de même si le chemin de fer n'est pas achevé et livré à l'exploitation dans les dix-huit mois qui suivront la prise de possession des terrains.

Article 17.

Toutefois, si les travaux de la nouvelle route aux abords de la gare et sur la place St. François devaient apporter des modifications dans les projets du chemin tubulaire ou en arrêter momentanément la construction, le délai fixé par l'article précédent sera prolongé de toute la durée de l'interruption.

Article 18.

Pour assurer l'exécution des obligations résultant du présent cahier des charges, le concessionnaire fournira un cautionnement de fr. 15,000 qui sera déposé dans les caisses de l'Etat, dans le mois qui suivra la promulgation du décret de concession.

Ce cautionnement sera restitué au concessionnaire ou à ses ayant-droit en cas de non-ratification de la concession par l'Assemblée fédérale, dans le cas prévu à l'article 15, ou lors de la réception des travaux, avec l'intérêt de 4 % l'an. Il sera acquis à l'Etat en cas d'inexécution des conditions du présent cahier des charges.

Article 19.

L'Etat de Vaud aura d'ailleurs, pour tout ce qui concerne la construction et l'exploitation du chemin de fer, les mêmes droits

que ceux qui lui sont réservés par la concession du 10 juin 1853, accordée à la Compagnie de l'Ouest. Il pourra exercer sur le chemin de fer pneumatique le droit de rachat que lui attribue sur le chemin de fer de Morges à Genève, le Décret du 10 juin 1853, aux époques et conditions fixées par l'article 17 de ce Décret.

Article 20.

La présente concession prendra fin en même temps et dans les mêmes conditions que celle qui a été accordée à la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses par Décret du 10 juin 1853 pour le chemin de fer de Morges à Genève.

Article 21.

Pour l'exécution du présent cahier des charges et des obligations résultant de cette concession, Monsieur Charles Bergeron fait élection de domicile à Lausanne et se soumet à la juridiction des tribunaux compétents du Canton de Vaud.

Article 22.

La loi fédérale du 28 juillet 1852 sur l'établissement et 'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, et celle du 1er mai 1850 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, sont applicables au chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges.

Toutefois, vu la nature particulière du moteur qui lui est appliqué, il ne sera pas soumis aux dispositions de l'ordonnance sur l'unité technique des chemins de fer suisses du 9 août 1854.

Article final.

La concession de ce chemin de fer n'entrera en vigueur que lorsqu'elle aura été approuvée par le Grand Conseil du Canton de Vaud et par l'Assemblée fédérale de la Confédération suisse.

Ainsi arrêté et signé à Lausanne, le 8 décembre 1865.

Le Chef du Département des Travaux-Publics :

J. BERNEY.

J'accepte le cahier des charges ci-dessus.

Lausanne, le 8 décembre 1865.

Ch. BERGERON.

Le Conseil d'Etat du Canton de Vaud approuve le cahier des charges qui précède.

Lausanne, le 9 décembre 1865.

Le Président :
JOLY.

(L. S.)

Le Chancelier :
CAREY.

DÉCRET
du
Grand Conseil du Canton de Vaud concernant un chemin de fer pneumatique.

(Du 25 janvier 1866.)

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD,

Vu le projet de décret du Conseil d'Etat,

Vu la demande de M. Charles Bergeron, ingénieur, Directeur de l'exploitation des chemins de fer de la Suisse occidentale, d'être autorisé à construire et à exploiter à ses frais, risques et périls, un chemin de fer pneumatique ou atmosphérique, en plan incliné souterrain, entre la gare des voyageurs et la place St. François à Lausanne ;

décrête :

Art. 1er. Une concession est accordée à M. Charles Bergeron, ingénieur à Lausanne, Directeur de l'exploitation des chemins de fer de la Suisse occidentale, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer pneumatique ou atmosphérique, en plan incliné,

tubulaire, entre la gare des voyageurs et la place St. François, à Lausanne, conformément aux clauses, charges et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

Art. 2. Le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession est déclaré d'utilité publique.

Le concessionnaire est en conséquence autorisé à acquérir, par voie d'expropriation juridique, les terrains nécessaires au chemin de fer projeté et à tous les appareils accessoires, conformément aux plans qui seront approuvés par le Conseil d'Etat.

Art. 3. Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret.

Donné, sous le grand sceau de l'Etat, à Lausanne, le 25 janvier 1866.

Le Président du Grand Conseil :
Ch[s]. BAUD.

(L. S.) *Le Secrétaire :*
L[s]. JACCARD.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

touchant

la concession pour l'établissement d'un chemin de fer pneumatique entre la gare des voyageurs de Lausanne et la place St. François au dit lieu.

(Du 24 février 1866.)

L'ASSEMBLEE FEDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une concession accordée, en date du 25 janvier 1866, par le Grand Conseil du Canton de Vaud à M. Bergeron, ingénieur et Directeur de l'exploitation des chemins de fer de la Suisse occidentale, pour la construction et l'exploitation d'un chemin

de fer pneumatique ou atmosphérique entre la gare des voyageurs et la place St. François à Lausanne;

vu le rapport et la proposition du Conseil fédéral suisse du 14 février 1866,

en application de la loi fédérale du 28 juillet 1852,

arrête :

Cette concession est approuvée aux conditions suivantes:

Art. 1er. L'entreprise du chemin de fer pneumatique entre la gare des voyageurs et la place St. François à Lausanne a, dans le sens de l'article 8, 1er alinéa, de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 28 juillet 1852, l'obligation de transporter gratuitement les envois postaux ainsi que le conducteur attaché à ce service. Elle est exemptée du paiement d'un droit de concession postal.

Le Conseil fédéral est toutefois autorisé à renoncer en faveur de cette voie, en tout ou en partie, au transport gratuit des lettres ou paquets, aussi longtemps que l'entreprise ne produira pas le 5 % du capital engagé.

Art. 2. Les dispositions et délais prévus à l'article 2 de l'arrêté fédéral du 4 août 1853, touchant le chemin de fer de Genève à Morges, font règle en ce qui concerne le droit de rachat de la Confédération.

Art. 3. Dans le délai d'une année, à dater du jour du présent arrêté, les travaux de terrassement de ce chemin de fer devront commencer et il sera en même temps fourni une justification suffisante des moyens de continuer l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces conditions aura pour effet de faire considérer comme nulle et non avenue, l'approbation fédérale accordée à la susdite concession.

Art. 4. La loi fédérale sur l'établissement et l'exploitation de chemins de fer, du 28 juillet 1852, ainsi que celle relative à l'expropriation, du 1er mai 1850, devront être strictement observées, et il ne pourra y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession.

L'ordonnance du Conseil fédéral concernant l'unité technique des chemins de fer suisses, du 9 août 1854*) n'est pas applicable à ce chemin de fer.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication du présent arrêté.

---

*) Recueil des lois, IV. 281.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 23 février 1866.

Le Président : Dr J. RUTTIMANN.
Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 24 février 1866.

Le Président : A. R. PLANTA.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 28 février 1866.

Le Président de la Confédération :
J. M. KNUSEL.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

RECUEIL

DES

PIÈCES OFFICIELLES

RELATIVES AUX

CHEMINS DE FER SUISSES.

TOME V.

QUATRIÈME LIVRAISON.

CONVENTION

entre

l'Etat de Neuchâtel et la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse.

(Du 14 mars 1866.)

Entre l'Etat de Neuchâtel, représenté par le Conseil d'Etat qui agit sous la réserve expresse de la ratification du Grand Conseil, d'une part;

Et la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, représentée ensuite de la résolution du Conseil d'administration de cette Compagnie, en date de ce jour, par Messieurs Louis de Pury, président, et Fritz Lambelet, membre du dit Conseil, spécialement délégués à l'effet des présentes, d'autre part;

Il a été, en vue de concourir au rétablissement de l'équilibre financier de la Compagnie Franco-Suisse, dit et convenu ce qui suit:

Art. 1er. L'Etat de Neuchâtel concède à la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, sur les tarifs de voyageurs fixés dans l'acte de concession du seize décembre mil huit cent cinquante-trois*), ratifié par l'Assemblée fédérale les deux-six février mil huit cent cinquante-quatre**), une augmentation de *un centime* par kilomètre et par voyageur.

Art. 2. Cette concession sera éteinte de plein droit dans les deux cas suivants:

1° Si elle devait profiter à d'autres qu'à la Compagnie actuelle du chemin de fer Franco-Suisse ou à ceux auxquels, avec l'autorisation préalable et formelle de l'Etat de Neuchâtel, elle l'aurait librement transmise.

---

*) Recueil conc. les chemins de fer, vol. II, p. 211.
**) „ „ „ „ „ „ „ „ 228.

2° Si les ressources de la Compagnie Franco-Suisse permettaient de distribuer aux actionnaires de cette Compagnie, un dividende correspondant à l'intérêt au taux du quatre pour cent l'an, du capital de leurs actions.

Art. 3. La Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse est dès maintenant autorisée à subroger, jusqu'au trente et un décembre mil huit cent soixante-quatorze, la Société des chemins de fer de la Suisse occidentale, dans les effets de la concession qui fait l'objet du présent traité.

Fait et signé en deux exemplaires au château de Neuchâtel, le quatorze mars mil huit cent soixante-six.

Au nom du Conseil d'Etat,
Le Président: Henri TOUCHON.
Le Secrétaire: George GUILLAUME.

Au nom de la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse:
Louis de PURY. — F. LAMBELET.

LE GRAND CONSEIL
de la
RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHATEL,

Vu la présente convention et sur la proposition du Conseil d'Etat,

décrète:

Art. 1er. La convention faite à Neuchâtel, le 14 mars 1866, entre le Conseil d'Etat, sous réserve de la ratification du Grand Conseil, et la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, représentée par deux de ses administrateurs, les citoyens Louis de Pury et Fritz Lambelet, est ratifiée.

Art. 2. Le Conseil d'Etat est chargé de promulguer le présent décret, après que la convention sus-rappelée aura obtenu la sanction du Conseil fédéral.

Neuchâtel, le 19 mars 1866.

Au nom du Grand Conseil,
Le Président: Alfred DUBOIS.
L'un des Secrétaires: A. GUYOT-LUPOLD.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

l'élévation du tarif des personnes sur le chemin de fer du Franco-Suisse.

(Du 10 Juillet 1866.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu un décret du Grand Conseil du Canton de Neuchâtel, du 19 Mars 1866, par lequel cette autorité a approuvé une convention passée entre le Conseil d'Etat et la Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, portant qu'il est permis à la dite Compagnie d'augmenter de un centime par voyageur et par kilomètre sur le parcours entier de la ligne, le tarif établi pour les personnes à l'article 22 de la concession du 16 Décembre 1853, approuvée par arrêté fédéral du 6 Février 1854 (Rec. IV, 73);

vu un office du Conseil d'Etat de Neuchâtel, du 2 Avril 1866, demandant l'approbation fédérale pour le dit décret;

vu un rapport et une proposition du Conseil fédéral du 29 Juin 1866,

arrête :

1. Le décret ci-dessus mentionné du Grand Conseil du Canton de Neuchâtel est approuvé.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 5 Juillet 1866.

Le Vice-Président: ÆPLI.
Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 10 Juillet 1866.

Le Président: NIGGELER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 11 Juillet 1866.

Le Président de la Confédération:
J. M. KNUSEL.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

DÉCRET

modifiant

l'article 30 du cahier des charges du 12 novembre 1856 de la concession du chemin de fer fribourgeois. *)

(Du 24 mai 1866.)

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE FRIBOURG,

considérant que le tarif pour le transport des personnes, fixé par l'art. 30 du cahier des charges du 12 novembre 1856 du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, en ce qui concerne le territoire fribourgeois, n'est pas en rapport avec les frais de construction;

vu la demande adressée au Conseil d'Etat par l'Administration du chemin de fer de Lausanne à Berne et de Genève à Versoix;

sur la proposition du Conseil d'Etat,

décrète :

Art. 1er. L'art. 30 du cahier des charges du 12 novembre 1856 de la concession du chemin de fer sur territoire fribourgeois est modifié comme suit, en ce qui concerne le tarif des voyageurs.

Le maximum du tarif applicable au transport des personnes est fixé comme suit:

---

*) Recueil conc. les chemins de fer, vol. 4, p. 11.

Par tête et par kilomètre, soit 3333 1/3 pieds fédéraux,

1re Classe	11	cent.
soit par lieue de 4800 mètres	55	»
2me Classe	08	»
soit par lieue de 4800 mètres . . .	40	»
3me Classe	06	»
soit par lieue de 4800 mètres	30	»

L'art. 36 du cahier des charges ci-dessus visé, est abrogé.

Art. 2. Toutes les autres dispositions, soit du cahier des charges, soit de la concession, sont maintenues, notamment celles de l'art. 34, et l'application du nouveau tarif devra être approuvée par le Conseil d'Etat.

Art. 3. Le présent décret entre en vigueur dès sa promulgation.

Donné en Grand Conseil, à Fribourg, le 24 mai 1866.

Le Président: P. FRACHEBOUD.
Le 1er Secrétaire: Ch. VISSAULA.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

l'élévation du tarif des personnes pour le chemin de fer de Thörishaus jusqu'à la frontière du Canton de Vaud.

(Du 10 Juillet 1866.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le décret du Grand Conseil du Canton de Fribourg, du 24 Mai 1866, par lequel, en modification de l'art. 30 du cahier des charges du 12 Novembre 1856, joint à la concession approuvée par l'Assemblée fédérale, le 23 Septembre 1856, pour un chemin de fer dans le Canton de Fribourg, la taxe actuelle de transport des voyageurs est augmentée sur la ligne Lausanne-Fribourg-Berne, en tant que celle-ci est située sur territoire fribourgeois;

vu la lettre du Conseil d'Etat de Fribourg, du 23 Juin 1866, dans laquelle, eu égard à la réserve faite à l'art. 2 de l'arrêté ci-dessus par l'Assemblée fédérale, portant que les taxes du tarif pour les personnes, bagages, marchandises et le bétail par kilomètre sur la ligne de Fribourg ne pourront pas être plus élevées que celles qui ont été accordées dans le temps dans la concession de la Compagnie de l'Ouest, il demande l'approbation du décret présenté;

vu le rapport et la proposition du Conseil fédéral du 2 Juillet 1866,

arrête :

1. Le décret du Grand Conseil du Canton de Fribourg, du 24 Mai 1866, est approuvé.

2. L'alinéa 6 de l'article 2 de l'arrêté fédéral du 23 Septembre 1856 (V, 359), pour autant qu'il concerne la taxe du tarif des personnes, est supprimé.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 6 Juillet 1866.

Le Président : WELTI.

Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 10 Juillet 1866.

Le Président : NIGGELER.

Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 11 Juillet 1866.

Le Président de la Confédération :
J. M. KNUSEL.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

CONCESSION

pour

la construction et l'exploitation d'un chemin de fer entre Ebnat et Wyl (ligne du Toggenbourg).

(Du 24 janvier 1866.)

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE THURGOVIE

accorde par les présentes

au Comité de construction d'une ligne du Toggenbourg,

la concession demandée

pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à locomotives entre Ebnat et Wyl, devant se raccorder à la ligne de l'Union suisse, en tant qu'il emprunte le territoire du Canton,

aux conditions suivantes :

Art. 1er A teneur des prescriptions de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération, du 28 juillet 1852, la concession est accordée pour 99 années consécutives dès le jour où le chemin de fer sera livré à la circulation dans tout son parcours.

A l'expiration de ce terme, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera conclue à cette époque, à moins qu'elle ne soit éteinte par voie de rachat effectué dans l'intervalle.

Art. 2. Avant de commencer les travaux, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement cantonal le projet de construction, les plans de détail, en particulier ceux indiquant

la situation des gares et stations, ponts et autres travaux d'art, ainsi que les corrections que nécessitera aux routes et aux cours d'eaux l'établissement de la ligne ferrée.

Art. 3. Les constructions ne pourront commencer qu'ensuite d'une autorisation spéciale du Conseil exécutif de Thurgovie. Cette autorisation ne sera accordée que lorsque les dispositions de l'art. 2 seront remplies et que les concessionnaires auront justifié des ressources nécessaires à l'exécution des plans qui auront été approuvés par le Conseil exécutif. Les travaux commenceront dans les deux mois à dater de la permission du Conseil exécutif; la construction devra être terminée et l'exploitation ouverte dans les deux ans à partir de la même époque.

Art. 4. Le droit d'expropriation pour la construction de la ligne est accordé aux concessionnaires conformément aux prescriptions de la loi sur la matière.

Art. 5. La police du chemin de fer appartient en première ligne à l'administration du chemin de fer; sont toutefois réservées dans toute leur étendue les attributions relevant du droit de haute surveillance qui compète à la Direction de police cantonale.

Les dispositions ultérieures concernant le maintien de la police du chemin de fer seront établies dans un règlement que rendra la Compagnie sauf approbation du Gouvernement.

Art. 6. L'entreprise du chemin de fer, comme telle, est affranchie de toute contribution cantonale ou communale tant à raison de ses propriétés qu'à raison des bénéfices provenant de son exploitation. Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux bâtiments ou biens-fonds qui appartiennent à la Compagnie sans avoir un rapport immédiat et nécessaire avec le chemin de fer. Ne sont pas non plus comprises dans cette franchise les contributions légales à l'établissement administré par l'autorité du Canton de Thurgovie pour l'assurance mutuelle contre l'incendie.

Les employés qui habitent le Canton sont soumis comme les autres à l'impôt.

Art. 7. La Compagnie est tenue de prendre lors de la construction du chemin de fer toutes les mesures nécessaires pour la sûreté privée et publique, notamment pour que les routes actuelles restent ouvertes, de veiller à la communication en-deçà et en-delà de la voie, et de construire et entretenir à ses frais les ponts, les passages, les traversées et les chemins nécessaires à cet effet. Pareillement la Compagnie est tenue, là où la construction du chemin de fer nécessitera une autre direction à donner à une route principale ou à une voie de communication déjà existante, de supporter

elle seule les frais qui en résulteront, et lors de la construction de routes qui croiseront la voie ferrée, de supporter trois quarts de l'excédant de frais qui en résultera.

Le Gouvernement cantonal statuera souverainement sur la nécessité et l'extension de ces travaux et constructions.

Art. 8. Tant pendant la construction que lors de l'exploitation de la voie, la Compagnie prendra à ses frais toutes les mesures nécessaires pour ne pas interrompre la circulation sur les routes et éviter des dommages aux biens-fonds et aux bâtiments, ainsi qu'en général pour ne pas compromettre la sûreté publique.

Le Gouvernement cantonal se réserve de prescrire les mesures nécessaires et à cet effet de faire visiter en tout temps le chemin de fer et toute son organisation.

Art. 9. Le chemin de fer ainsi que le matériel et les bâtiments en dépendant seront construits d'après les règles de l'art, de manière à répondre au but de cette voie et aux besoins de la localité; ils seront ensuite entretenus dans un état irréprochable.

Art. 10. Le chemin de fer ne pourra être livré à la circulation sans le consentement du Gouvernement, qui n'accordera son autorisation qu'après une visite et des épreuves constatant la solidité de la construction dans toutes ses parties.

Le chemin de fer une fois en cours d'exploitation, le Gouvernement aura toujours le droit d'ordonner une pareille visite. Si elle constate des défectuosités de nature à compromettre la sécurité du public, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie qu'elle y remédie sur-le-champ, et, si elle n'obtempère pas à cette réquisition, prendre lui-même les mesures nécessaires, aux frais des concessionnaires.

Art. 11. La Compagnie établira pour le transport des voyageurs un service quotidien de trois convois au moins, aller et retour.

Art. 12. Les *maxima* des taxes pour le transport des personnes et des marchandises ne pourront pas excéder les tarifs légalement fixés pour les autres lignes existant dans le Canton de St. Gall.

Art. 13. Les concessionnaires ont le droit de former pour la construction et l'exploitation de la ligne concédée une compagnie d'actionnaires dont les statuts ainsi que toutes les modifications qui y seront apportées, devront être soumis à l'approbation du Conseil exécutif. Après l'achèvement de la construction, ils ont l'obligation de présenter au Conseil exécutif le compte de la totalité des dépenses; de même ils lui soumettront le compte annuel constatant

l'état de l'entreprise. Faculté est en outre réservée au Conseil exécutif de prendre en tout temps connaissance de la marche de l'administration.

Toute cession de la concession, ainsi que toute fusion avec une autre compagnie de chemin de fer, sera soumise à l'approbation de l'Etat.

Art. 14. Les concessionnaires sont tenus de se prêter à la jonction, en lieu convenable, d'autres lignes concédées par l'Etat, avec le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession.

Art. 15. La Compagnie a son domicile à Toggenbourg. Pour les engagements qu'elle aura contractés ou qu'elle doit remplir dans le Canton de Thurgovie, la Compagnie peut toutefois être recherchée dans le district de *Tobel;* pour les actions réelles la juridiction où l'objet est situé fait règle.

Art. 16. Si la Confédération n'a point fait usage ou ne déclare pas vouloir faire usage de son droit de rachat, le Canton de Thurgovie aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer concédé, avec le matériel y appartenant, ainsi que les bâtiments et les approvisionnements qui en dépendent, à l'expiration de la 30me, 45me, 60me, 75me, 90me et 99me année, à dater du jour où l'exploitation aura commencé, après que l'entreprise en aura été avisée 4 ans et 10 mois à l'avance.

Art. 17. Si les parties ne peuvent pas s'entendre sur le montant de l'indemnité, ce montant sera réglé par arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir on s'en tiendra aux dispositions qui ont été stipulées dans l'acte de concession pour l'établissement et l'exploitation de la ligne de ceinture du lac de Constance, du 1er décembre 1863. *)

Art. 18. Les contestations entre le Gouvernement cantonal et les concessionnaires dont la décision n'est pas réservée au Gouvernement cantonal par le présent acte de concession, et qui devraient être portées devant le juge civil, seront jugées sans appel par un tribunal arbitral.

Art. 19. Le tribunal d'arbitres appelé à prononcer sur les cas litigieux, conformément aux dispositions du présent acte de concession, sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-

---

*) Recueil concernant les chemins de fer, vol. V, pag. 49.

arbitre, le Tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur premièrement, puis le défendeur élimineront chacun une des personnes présentées; celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

Art. 20. Le Conseil exécutif est chargé de prendre les mesures devenues nécessaires par suite de la présente concession.

Donné à Frauenfeld, le 24 janvier 1866.

Le Président du Grand Conseil:
Ed. Häberlin.

Les Secrétaires:
Messmer.
Burkhardt.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

le chemin de fer du Toggenbourg sur le territoire de Thurgovie.

(Du 18 Juillet 1866.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu un décret du Grand Conseil du Canton de Thurgovie, du 24 Janvier 1866, par lequel la concession sollicitée est accordée au Comité pour l'établissement d'un chemin de fer d'Ebnat à Wyl (*Chemin de fer du Toggenbourg)*;

vu un rapport et une proposition à ce sujet du Conseil fédéral, du 6 Juillet 1866;

en application de la loi fédérale du 28 Juillet 1852,

arrête :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes :

Art. 1er. En conformité de l'article 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser le montant de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au-delà de 4 %, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de racheter la ligne ici concessionnée, avec le matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater de l'époque de l'ouverture de l'exploitation sur toute la ligne, après que la Compagnie en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition dont le demandeur premièrement, puis le défendeur élimineront chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e, 45e et 60e année on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22 $^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les sommes portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait, à la dite époque, la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionné de la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront vidées par le tribunal d'arbitrage susmentionné.

Art. 3 Dans le délai de 12 mois, à dater du jour de cet arrêté, les travaux de terrassement du chemin de fer devront com-

mencer, et il sera en même temps fourni une justification suffisante pour la continuation de l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces deux conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale donnée à cette concession comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la législation fédérale, et particulièrement celles de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, du 28 Juillet 1852, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 11 Juillet 1866.

Le Président: WELTI.
Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 18 Juillet 1866.

Le Président: NIGGELER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 23 Juillet 1866.

Le Président de la Confédération:
J. M. KNUSEL.
Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

CONCESSION

pour

la construction et l'exploitation d'un chemin de fer entre Ebnat et Wyl (ligne du Toggenbourg).

(Du 18 juin 1866.)

NOUS LANDAMMANN ET CONSEIL EXÉCUTIF

du

CANTON DE ST. GALL

accordons par les présentes,

en vertu du décret du Grand Conseil des 7 et 8 juin courant, au Comité de construction d'une ligne du Toggenbourg,

la concession demandée

pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer à locomotives entre Ebnat et Wyl, devant se raccorder à la ligne de l'Union suisse,

aux conditions suivantes:

Art. 1er A teneur des prescriptions de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération, du 28 juillet 1852, la concession est accordée pour 99 années consécutives dès le jour où le chemin de fer sera livré à la circulation dans tout son parcours.

A l'expiration de ce terme la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera conclue à cette époque, à moins qu'elle ne soit éteinte par voie de rachat effectué dans l'intervalle.

Art. 2. Avant de commencer les travaux, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Gouvernement cantonal le projet de construction, les plans de détail, en particulier ceux indiquant la situation des gares et stations, ponts et autres travaux d'art, ainsi que les corrections que nécessitera aux routes et aux cours d'eaux l'établissement de la ligne ferrée.

Art. 3. Les constructions ne pourront commencer qu'ensuite d'une autorisation spéciale du Conseil exécutif de St. Gall. Cette autorisation ne sera accordée que lorsque les dispositions de l'art. 2 seront remplies et que les concessionnaires auront justifié des ressources nécessaires à l'exécution des plans qui auront été approuvés

par le Conseil exécutif. Les travaux commenceront dans les deux mois à dater de la permission du Conseil exécutif; la construction devra être terminée et l'exploitation ouverte dans les deux ans à partir de la même époque.

Art. 4. Le droit d'expropriation pour la construction de la ligne est accordé aux concessionnaires, conformément aux prescriptions de la loi sur la matière.

Art. 5. La police du chemin de fer appartient en première ligne à l'administration du chemin de fer; sont toutefois réservées dans toute leur étendue les attributions relevant du droit de haute surveillance qui compète à la Direction de police cantonale.

Les dispositions ultérieures concernant le maintien de la police du chemin de fer seront établies dans un règlement que rendra la Compagnie, sauf approbation du Gouvernement.

Art. 6. L'entreprise du chemin de fer, comme telle, est affranchie de toute contribution cantonale ou communale tant à raison de ses propriétés qu'à raison des bénéfices provenant de son exploitation. Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux bâtiments ou biens-fonds qui appartiennent à la Compagnie sans avoir un rapport immédiat et nécessaire avec le chemin de fer. Ne sont pas non plus comprises dans cette franchise les contributions légales à l'établissement administré par l'autorité du Canton de St. Gall pour l'assurance mutuelle contre l'incendie.

Les employés qui habitent le Canton sont soumis comme les autres à l'impôt.

Art. 7. La Compagnie est tenue de prendre, lors de la construction du chemin de fer, toutes les mesures nécessaires pour la sûreté privée et publique, notamment pour que les routes actuelles restent ouvertes; de veiller à la communication en-decà et en-delà de la voie, et de construire et entretenir à ses frais les ponts, les passages, les traversées et les chemins nécessaires à cet effet. Pareillement la Compagnie est tenue, là où la construction du chemin de fer nécessitera une autre direction à donner à une route principale ou à une voie de communication déjà existante, de supporter elle seule les frais qui en résulteront, et lors de la construction de routes qui croiseront la voie ferrée, de supporter trois quarts de l'excédant de frais qui en résultera.

Le Gouvernement cantonal statuera souverainement sur la nécessité et l'extension de ces travaux et constructions.

Art. 8. Tant pendant la construction que lors de l'exploitation de la voie, la Compagnie prendra à ses frais toutes les mesures nécessaires pour ne pas interrompre la circulation sur les routes et éviter des dommages aux biens-fonds et aux bâtiments, ainsi qu'en général pour ne pas compromettre la sûreté publique.

Le Gouvernement cantonal se réserve de prescrire les mesures nécessaires et à cet effet de faire visiter en tout temps le chemin de fer et toute son organisation.

Art. 9. Le chemin de fer, ainsi que le matériel et les bâtiments en dépendant, seront construits d'après les règles de l'art, de manière à répondre au but de cette voie et aux besoins de la localité; ils seront ensuite entretenus dans un état irréprochable.

Art. 10. Le chemin de fer ne pourra être livré à la circulation sans le consentement du Gouvernement, qui n'accordera son autorisation qu'après une visite et des épreuves constatant la solidité de la construction dans toutes ses parties.

Le chemin de fer une fois en cours d'exploitation, le Gouvernement aura toujours le droit d'ordonner une pareille visite. Si elle constate des défectuosités de nature à compromettre la sécurité du public, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie qu'elle y remédie sur le champ et, si elle n'obtempère pas à cette réquisition, prendre lui-même les mesures nécessaires, aux frais des concessionnaires.

Art. 11. La Compagnie établira pour le transport des voyageurs un service quotidien de trois convois au moins, aller et retour.

Art. 12. Les *maxima* des taxes pour le transport des personnes et des marchandises ne pourront pas excéder les tarifs légalement fixés pour les autres lignes existant dans le Canton de St. Gall.

Art. 13. Les concessionnaires ont le droit de former pour la construction et l'exploitation de la ligne concédée une compagnie d'actionnaires, dont les statuts ainsi que toutes les modifications qui y seront apportées, devront être soumis à l'approbation du Conseil exécutif. Après l'achèvement de la construction, ils ont l'obligation de présenter au Conseil exécutif le compte de la totalité des dépenses; de même ils lui soumettront le compte annuel constatant l'état de l'entreprise. Faculté est en outre réservée au Conseil exécutif de prendre en tout temps connaissance de la marche de l'administration.

Toute cession de la concession, ainsi que toute fusion avec une autre compagnie de chemin de fer, sera soumise à l'approbation de l'Etat.

Art. 14. Les concessionnaires sont tenus de se prêter à la jonction, en lieu convenable, d'autres lignes concédées par l'Etat, avec le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession.

Art. 15. Les concessionnaires auront à élire domicile dans un arrondissement parcouru par le chemin de fer, domicile où ils pourront être recherchés pour les obligations contractées ou à ac-

complir par eux. Pour les actions réelles, la juridiction où l'objet est situé fait règle.

Art. 16. Si la Confédération n'a point fait usage ou ne déclare pas vouloir faire usage de son droit de rachat, le Canton de St. Gall aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer concédé, avec le matériel y appartenant, ainsi que les bâtiments et les approvisionnements qui en dépendent, à l'expiration de la 30me, 45me, 60me, 75me, 90me et 99me année, à dater du jour où l'exploitation aura commencé, après que l'entreprise en aura été avisée 4 ans et 10 mois à l'avance.

Art. 17. Si les parties ne peuvent pas s'entendre sur le montant de l'indemnité, ce montant sera réglé par arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, on s'en tiendra aux dispositions qui ont été stipulées dans l'acte de concession pour l'établissement et l'exploitation de la ligne de ceinture du lac de Constance, du 1er décembre 1863.*)

Art. 18. Les contestations entre le Gouvernement cantonal et les concessionnaires, dont la décision n'est pas réservée au Gouvernement cantonal par le présent acte de concession, et qui devraient être portées devant le juge civil, seront jugées sans appel par un tribunal arbitral.

Art. 19. Le tribunal d'arbitres appelé à prononcer sur les cas litigieux, conformément aux dispositions du présent acte de concession, sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le Tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur premièrement, puis le défendeur élimineront chacun une des personnes présentées; celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

St. Gall, le 18 juin 1866.

Pour le Landammann:
Le Conseiller d'Etat président,
Sailer.

Au nom du Conseil exécutif:
Le Secrétaire d'Etat,
Zingg.

---

*) Recueil concernant les chemins de fer, vol. V, p. 49.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

le chemin de fer du Toggenbourg sur le territoire saint-gallois.

(Du 18 Juillet 1866.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu un décret du Conseil d'Etat du Canton de *St. Gall*, du 18 Juin 1866, par lequel la concession sollicitée est accordée au Comité pour l'établissement d'un chemin de fer d'Ebnat à Wyl (*Chemin de fer du Toggenbourg*);

vu un rapport et une proposition à ce sujet du Conseil fédéral, du 6 Juillet 1866;

en application de la loi fédérale du 28 Juillet 1852,

arrête :

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes:

Art. 1er. En conformité de l'article 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser le montant de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au-

delà de 4 %, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de racheter la ligne ici concessionnée, avec le matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99 année, à dater de l'époque de l'ouverture de l'exploitation sur toute la ligne, après que la Compagnie en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition dont le demandeur premièrement, puis le défendeur élimineront chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées :

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e, 45e et 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat ; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22 ½ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois, que la somme d'indemnité ne peut, dans aucun cas, être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les sommes portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait, à la dite époque, la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionné de la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par le tribunal d'arbitrage susmentionné.

Art. 3. Dans le délai de 12 mois, à dater du jour de cet arrêté, les travaux de terrassement du chemin de fer devront commencer, et il sera en même temps fourni une justification suffisante pour la continuation de l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces deux conditions, aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale donnée à cette concession comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la législation fédérale, et particulièrement celles de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, du 28 Juillet 1852, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 11 Juillet 1866.

Le Président : WELTI.
Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 18 Juillet 1866.

Le Président : NIGGELER.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 23 Juillet 1866.

Le Président de la Confédération :
J. M. KNUSEL.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

Acte de concession

pour

la construction d'un chemin de fer depuis les Convers, frontière bernoise, jusqu'à la gare du Jura-Industriel.

(Du 22 mars 1866.)

Les communes municipales et bourgeoises de *Renan, Sonvillier, St. Imier* et *Villeret*, convoquées légalement, ayant, à la date du 14 août 1865:

1° Voté ensemble un subside de *huit cent mille francs,* pour la construction d'un chemin de fer des Convers à St. Imier;

2° Décidé de charger chacune son Conseil de la nomination de délégués en proportion des sommes votées;

Les Conseils municipaux et de bourgeoisie ont procédé à ces nominations et il a été formé un Conseil d'administration provisoire du chemin de fer Convers-St. Imier, qui s'est constitué le sept septembre dernier en *Grand Comité et en Comité-Exécutif;*

Considérant que les études techniques d'avant-projet faites dans le temps, avant la construction du Jura-Industriel, depuis les Convers, territoire neuchâtelois, dans la direction de St. Imier, revues et complétées par l'Etat de Berne en 1864 et par les communes du haut du Vallon, sont actuellement suffisantes pour établir d'une manière à peu près certaine le coût du chemin de fer projeté, ainsi qu'un rendement qui assure sa viabilité et fait présumer un résultat financier satisfaisant;

Considérant que, déjà le 27 juin 1857, une concession avait été accordée par les Grands Conseils de Neuchâtel et Berne, pour une ligne de chemin de fer dans le vallon de St. Imier, et que, si cette concession n'a pas déployé ses effets alors, c'est par suite de la construction du chemin de fer du Jura-Industriel depuis les Convers dans la direction de Neuchâtel, plutôt que dans celle de Bienne par le val de St. Imier;

Vu la subvention financière de *huit cent mille francs*, votée avec enthousiasme, conviction et dévouement par les assemblées générales des communes municipales et bourgeoises de Renan, Sonvillier, St. Imier et Villeret;

Par ces motifs,

Le Grand Comité du chemin de fer par le vallon de St. Imier, agissant par les membres de son Comité-Exécutif, spécialement délégué à l'effet des présentes, par décision du 7 septembre écoulé, vient solliciter des autorités supérieures cantonales neuchâteloises, et, par leur entremise, des autorités fédérales compétentes,

La concession suivante:

Art. 1er. Une concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer depuis les Convers, frontière bernoise, jusqu'à la gare du Jura-Industriel, est accordée au Grand Comité, composé des délégués des Conseils municipaux et de bourgeoisie des communes de Villeret, St. Imier, Sonvillier et Renan.

Art. 2. Les administrateurs et directeurs de cette Société devront être en majorité des citoyens suisses, ayant leur domicile en Suisse.

Art. 3. La Compagnie est tenue, sous la forme de rachat, de céder et transporter la présente concession, en tout temps, après un avertissement préalable de six mois, à l'Etat de Berne ou à une Société solide, si l'Etat de Berne ou cette Société se charge de construire immédiatement le réseau des chemins de fer jurassiens, tel qu'il est projeté dans son ensemble, suivant les études faites par l'Etat de Berne en 1864, moyennant par le cessionnaire bonifier, sur le champ, aux concessionnaires actuels, ou aux corporations communales sus-désignées, tous les frais d'études complémentaires et définitives; le prix des terrains fournis gratuitement par les particuliers ou les communes, ou acquis par convention ou par expropriation; le prix des bâtiments, de la voie, du matériel roulant, des approvisionnements de tout genre; en un mot, tout ce qui fait partie du chemin de fer et de ses accessoires.

Le prix du rachat sera fixé à vingt-cinq fois le montant du produit net pendant les cinq dernières années d'exploitation ou pendant la durée de l'exploitation, si la ligne n'est pas encore exploitée depuis cinq ans. Il ne pourra, toutefois, à moins de convention contraire, être inférieur au total des frais d'établissement.

Si les parties ne pouvaient s'entendre sur les conditions de ce transfert et sur le montant des bonifications prérappelées, le tribunal mentionné en l'art. 41 ci-après, statuera souverainement sur les points litigieux.

Art. 4. La Compagnie aura son siège social à St. Imier. Le transfert dans un autre endroit ne pourra avoir lieu sans l'autorisation du Conseil exécutif de Berne.

Art. 5. Le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession sera établi d'après les règles de l'art, avec la largeur de voie requise par les lois fédérales; dès qu'il sera achevé, il sera mis dans un état d'exploitation régulière et bien organisée, et devra être entretenu dans cet état pendant toute la durée de la concession. A cet effet, les constructions seront faites dans le système, dans les dimensions et avec les précautions et les perfectionnements apportés aujourd'hui à ces travaux, tout en observant les conditions de la plus stricte économie. Les améliorations qui pourraient être introduites à l'avenir dans les chemins de fer suisses et étrangers, y seront appliquées dans la mesure du possible, surtout en ce qui concerne la célérité et la sûreté du service.

Les traverses en sapin injectées d'après le système *Boucherie* pourront être employées; néanmoins dans les courbes qui n'ont pas trois cents mètres de rayon, ainsi que pour les cadres d'aiguilles et de croisements, on n'emploiera que des traverses en bois de chêne.

Art. 6. La durée de la concession pour l'exploitation du chemin de fer, aux risques et périls de la Compagnie, est fixée à quatre-vingt-dix-neuf années consécutives, lesquelles commenceront dès l'ouverture et l'exploitation réelle de la ligne entière, mais pas plus tard que le premier janvier mil huit cent soixante-huit.

A l'expiration de cette période, la concession sera renouvelée d'après la convention qui sera faite à cette époque, à moins qu'il n'ait été auparavant fait usage du droit de rachat prévu par les articles 3, 36 et 37.

Art. 7. La construction du chemin de fer faisant l'objet de la présente concession est reconnue d'utilité publique. En conséquence, la Société sera investie de tous les droits que les règlements et les lois confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat.

La loi fédérale du 1er mai 1850 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, ainsi que les lois du 28 juillet 1852 et 17/19 juillet 1854 sur les chemins de fer, sont applicables à l'établissement et à l'entretien du chemin de fer.

Le droit d'exiger la cession des terrains s'étend :

1) aux terrains bâtis et non bâtis nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer, avec fondation à double voie et fossés latéraux, ainsi qu'aux entrecroisements et aux modifications qui deviendraient nécessaires;

2) à l'espace nécessaire à l'extraction et aux dépôts de terre, sable, gravier, pierres et de tous les matériaux indispensables, tant pour le chemin de fer que pour les communications à établir entre le chemin de fer et les ateliers de construction;

3) aux terrains qu'exigeront les constructions nécessaires, telles qu'abords, aqueducs, embarcadères, stations, baraques, réservoirs d'eau, magasins d'approvisionnements, etc.;

4) à l'établissement et aux modifications des routes, chemins et aqueducs, auxquels la Compagnie peut être astreinte par suite de la construction du chemin de fer et en vertu des clauses de la présente concession.

Art. 8. Les concessionnaires auront à se soumettre à toutes les dispositions de l'ordonnance du Conseil fédéral du 9 août 1854, ainsi qu'à celles qui seraient ultérieurement décrétées par l'autorité fédérale dans le but d'assurer l'unité des chemins de fer suisses sous le rapport technique.

Art. 9. Au plus tard dix-huit mois après la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale, l'administration commencera les terrassements du chemin de fer sur le territoire neuchâtelois; elle fournira en même temps la preuve qu'elle possède les ressources nécessaires à l'exécution de l'entreprise au Conseil d'Etat, qui statuera sur leur mérite, faute de quoi la concession sera censée révoquée à l'expiration de ce délai.

Art. 10. Le chemin de fer concessionné sera achevé et mis en exploitation régulière au plus tard dans quatre ans à dater du jour de la ratification de la présente concession par l'autorité fédérale. S'il n'est pas satisfait à cet engagement, le Grand Conseil neuchâtelois, en ayant égard aux circonstances, fixera le délai définitif qui lui paraîtra convenable.

Art. 11. Les travaux ne pourront être commencés avant que les plans définitifs d'exécution aient été soumis à l'approbation du Conseil d'Etat. On ne pourra s'écarter ultérieurement des plans approuvés qu'après que les modifications reconnues utiles auront été sanctionnées par la même autorité pour le parcours sur le territoire neuchâtelois.

Les ouvriers suisses seront employés de préférence aux divers travaux de la ligne.

Art. 12. Partout où la construction du chemin de fer nécessitera des traversées, des passages souterrains et des coulisses, ou, en général, des modifications aux routes, chemins, ponts, ponceaux, rivières, canaux, ruisseaux, fossés d'écoulement, aqueducs, cours d'eau, mines, carrières, tuyaux de fontaines ou de gaz; tous les

frais en résultant seront à la charge des concessionnaires ou de la Société qui construira, de manière que les propriétaires et toutes autres personnes ou communes chargés de l'entretien, ne puissent avoir à supporter, par suite de ces changements, aucun dommage ni aucune charge plus onéreuse qu'auparavant. En cas de contestation sur la nécessité de constructions de ce genre, le Conseil d'Etat statuera sans appel.

Art. 13. Si, après la construction du chemin de fer, il est établi par l'Etat ou par les communes, des routes, chemins, tuyaux de fontaine ou de gaz croisant le chemin de fer, la Société ne pourra réclamer aucune indemnité pour atteintes portées à ses propriétés. En outre, elle supportera, à elle seule, tous les frais résultant de la construction de nouvelles maisonnettes de gardes et de l'établissement de gardes-voie qui seraient la conséquence de ces modifications.

L'Etat et les communes prendront toutes les dispositions nécessaires pour qu'il ne résulte de ces travaux aucun obstacle à la construction et à l'exploitation du chemin de fer, ni aucuns frais pour son administration.

Lorsqu'il deviendra nécessaire de réparer les routes, chemins, ouvrages d'irrigation, tuyaux de fontaine ou de gaz, traversant le chemin de fer, l'administration de celui-ci n'aura pas le droit de réclamer des dommages-intérêts aux propriétaires à raison des interruptions que ces travaux pourraient apporter dans le service.

La nécessité de ces réparations sera constatée, au besoin, par décision souveraine du Conseil d'Etat (art. 12); elles ne pourront avoir lieu, sur les points en contact avec le chemin de fer, que sous la direction des ingénieurs de la voie. L'administration du chemin de fer fera promptement droit aux demandes qui lui seraient adressées à ce sujet.

Art. 14. Pendant la construction, il sera pris, par les concessionnaires, toutes les mesures utiles pour que la circulation ne soit pas interrompue sur les routes et autres voies de communication existantes, et pour que les bâtiments et fonds de terre éprouvent le moins possible de détériorations. Ils sont tenus d'indemniser tous les dommages inévitables.

Les routes et ponts provisoires, nécessaires à la circulation, devront être préalablement reconnus et approuvés par l'ingénieur cantonal.

Partout où la sûreté publique l'exigera, il sera établi et entretenu des barrières et des clôtures, aux frais de l'entreprise du chemin de fer, le tout en se conformant à ce que pourront exiger les autorités supérieures de l'Etat. Toutes les barrières ouvriront extérieurement de la voie.

Art. 15. Les objets du domaine de l'histoire naturelle, d'antiquité, d'art plastique, en général de quelque intérêt scientifique, tels que les fossiles, les pétrifications, les médailles, qui viendraient à être mises à jour par les travaux de construction, seront la propriété des cabinets d'histoire naturelle du Canton de Neuchâtel.

Art. 16. Les concessionnaires se réservent la faculté de ne construire le chemin qu'à une simple voie. Ils ne seront point tenus d'avoir un matériel roulant à eux propre. Il leur est facultatif d'affermer toute la ligne qui leur a été concédée.

Art. 17. Le chemin de fer ne pourra être livré à la circulation et mis en exploitation qu'après que le Conseil d'Etat, ensuite d'une expertise favorable, aura donné son assentiment formel pour la partie construite sur le sol neuchâtelois.

Art. 18. Le chemin de fer achevé, il en sera, aux frais des concessionnaires, levé un plan de délimitation et un plan cadastral complet avec le concours contradictoire des communes et des propriétaires intéressés.

En outre, de concert avec les délégués des autorités fédérales et cantonales, il sera fait une description des ponts, traverses et autres ouvrages établis, ainsi qu'un inventaire de la totalité du matériel d'exploitation.

Des expéditions authentiques de ces documents, auxquelles sera annexé un compte exact et définitif des frais d'établissement du chemin de fer et du matériel attaché à l'exploitation, devront être déposées aux archives du Conseil fédéral et aux archives cantonales. Les statuts définitifs de la Société seront aussi déposés dans ces dernières.

Les compléments ou changements apportés plus tard à la construction du chemin de fer, devront être mentionnés dans ces documents.

Art. 19. Le chemin de fer et ses accessoires, tant mobiliers qu'immobiliers, seront constamment maintenus en bon état, de manière à offrir pleine sécurité.

Le Conseil d'Etat pourra, en tout temps, les faire visiter et prendre de son chef, en cas de négligence de la part de l'administration du chemin de fer, les mesures nécessaires, et cela aux frais de celle-ci.

Art. 20. Les locomotives employées sur la ligne seront construites d'après les meilleurs modèles et devront satisfaire à toutes les conditions requises pour ce genre de machines.

Il en sera de même des waggons pour les voyageurs, tous couverts, dont il y aura trois classes:

Ire Garnis, dos et sièges rembourrés, fermant à glaces;

IIme Sièges rembourrés, fermant à glaces;

IIIme Sièges non rembourrés, fermant à carreaux de vitres.

Art. 21. L'administration du chemin de fer est tenue d'entretenir au moins trois communications journalières entre les points extrêmes de la ligne.

Chaque train de voyageurs devra s'arrêter à toutes les stations et aura des waggons de toute classe en nombre suffisant pour transporter tous les voyageurs qui se présenteront.

Art. 22. Comme compensation aux dépenses relatives à l'exécution de la voie ferrée qui fait l'objet de la présente concession, le Grand Conseil autorise l'application des **tarifs** suivants:

A. Personnes.

	Par voyageur et par kilomètre.	Par voyageur et par lieue suisse.
Ire classe . .	fr. 0. 15	fr. 0. 720
IIme » . .	» 0. 11	» 0. 528
IIIme » . .	» 0. 08	» 0. 384

Les concessionnaires sont en outre autorisés à percevoir un droit d'enregistrement de cinq centimes par voyageur.

Les enfants au-dessous de dix ans paieront dans toutes les classes la moitié des taxes ci-dessus.

Les bagages des voyageurs, à l'exception des menus effets qu'ils portent à la main et dont le poids ne peut dépasser dix kilogrammes (20 ℔), sont assujettis à une taxe de 50 centimes par tonne et par kilomètre (12 cent. par quintal et par lieue).

B. Bétail.

	Par tête et par kilomètre.	Par tête et par lieue suisse.
Chevaux et mulets .	fr. 0. 18	fr. 0. 90
Taureaux, bœufs et vaches	» 0. 12	» 0. 60
Veaux, chiens et porcs	» 0. 06	» 0. 30
Moutons, agneaux, brebis et chèvres . .	» 0. 04	» 0. 20

Les taxes seront équitablement réduites pour le transport de troupeaux formant le chargement d'un waggon entier.

C. Marchandises.

La taxe pour le transport des marchandises ne pourra excéder 40 cent. par tonne et par kilomètre (10 cent. par quintal et par lieue). L'argent, les caisses d'horlogerie et les autres objets précieux, dont la valeur est déclarée, paieront un prix de transport de fr. 0. 008 par mille francs et par kilomètre (fr. 0. 04 par mille francs et par lieue).

D. Voitures.

Les voitures de toute espèce paieront de 25 à 33 centimes par kilomètre (fr. 1. 20 à fr. 1. 536 par lieue).

En sus des taxes fixées ci-dessus pour le transport des bagages, du bétail, des marchandises et des voitures, les concessionnaires sont autorisés à percevoir un droit d'enregistrement qui sera déterminé par les règlements soumis à l'approbation du Conseil d'Etat.

Les concessionnaires pourront également, lorsque le chargement et le déchargement s'opéreront par leurs soins, percevoir à titre de frais de manutention, une taxe qui n'excèdera pas un franc par pièce de bétail ou par véhicule et par opération, et 5 centimes par quintal de marchandises (fr. 1 par tonne).

Art. 23. Les marchandises de toute espèce qui doivent être transportées avec la vitesse des trains de voyageurs, paieront une taxe de 48 centimes par tonne et par kilomètre (12 centimes par quintal et par lieue).

Le bétail et les voitures transportés avec la vitesse des trains de voyageurs paieront 40 $^0/_0$ en sus de la taxe ordinaire (art. 22).

Le minimum du poids est de 25 kilogrammes (demi-quintal). Celui de la valeur de fr. 500, et celui de la distance, deux kilomètres (demi-lieue). Toute fraction de kilomètre paiera la taxe entière.

Le minimum de la taxe d'un objet ne peut être inférieur à 40 centimes.

Les envois de 25 kilogrammes (demi-quintal) sont toujours réputés marchandises accélérées.

Les charges de produits agricoles n'excédant pas 50 livres et voyageant avec leurs porteurs seront exemptes des frais de transport. Le surplus, ce qui excède les 50 livres affranchies, sera assujetti à la taxe ordinaire des marchandises.

Art. 24. Si pendant trois années consécutives le produit net du chemin de fer dépasse 10 $^0/_0$, les taxes ci-dessus seront révisées et subiront une réduction proportionnelle.

Si, au contraire, le produit net de l'entreprise n'atteint pas le 5 %, il est réservé aux concessionnaires de hausser suffisamment le tarif ci-dessus pour atteindre ce taux de rendement.

Art. 25. La vitesse moyenne des trains sera d'au moins 30 kilomètres à l'heure (6 lieues), si la pente ne dépasse pas le 20/1000.

Les marchandises sujettes à une taxe réduite devront être expédiées dans deux fois vingt-quatre heures, après leur remise à une station du chemin de fer; mais si l'expéditeur prolonge ce délai, il pourra lui être fait un rabais proportionnel.

Les transports de marchandises accélérées seront expédiés par le premier train de voyageurs, pourvu qu'elles aient été remises une heure avant le départ du train et que l'on ait le temps matériellement nécessaire pour opérer le chargement.

Les concessionnaires se réservent le droit d'arrêter, sur le service des transports, des règlements détaillés qui seront soumis à la sanction du Conseil d'Etat.

Art. 26. Les marchandises dont le transport est confié à l'administration du chemin de fer, seront livrées aux lieux de chargement des stations.

Les taxes fixées par le tarif ne s'appliqueront qu'au transport de station à station.

L'administration prendra, dans les stations principales, les dispositions nécessaires pour que les objets soient livrés au domicile des destinataires. Elle soumettra à l'approbation du Conseil d'Etat le tarif des taxes à prélever à cet effet.

Un tarif qui sera soumis à l'approbation du Conseil d'Etat règlera le prix du transport des voyageurs et de leurs bagages aux embarcadères et depuis les embarcadères.

Art. 27. Les taxes sont uniformes partout et pour chacun. L'administration n'accorde à personne des avantages qu'elle n'accorderait pas à d'autres dans des circonstances analogues.

Art. 28. Tout changement apporté aux tarifs ou aux règlements de transport sera porté à la connaissance du public. Les changements de tarif seront publiés au moins quinze jours avant leur mise en vigueur.

Si la Société juge à propos d'abaisser ses tarifs, cette réduction sera maintenue au moins trois mois pour les voyageurs et une année pour les marchandises. Cependant cette disposition n'est pas applicable aux trains de plaisir ni aux faveurs exceptionnelles qui seraient accordées dans des circonstances particulières.

Art. 29. Les concessionnaires se conformeront à l'art. 8 de la loi fédérale du 28 juillet 1852 sur la régale des postes, moyen-

nant jouir du droit d'établir des services d'omnibus et des communications entre les stations et les localités situées à l'écart jusqu'à quinze kilomètres (3 lieues) de la voie ferrée, avec la réduction du droit de concession, prévue par le règlement du 28 novembre 1851 sur les concessions postales.*)

Art. 30. Les concessionnaires s'obligent, sur la réquisition de l'autorité militaire compétente, de transporter par des trains ordinaires, pour la moitié de la plus basse taxe, les militaires au service fédéral ou cantonal, ainsi que le matériel de guerre fédéral ou cantonal. Le transport de corps considérables au service militaire fédéral et de leur matériel aura lieu aux mêmes conditions, et, si cela est nécessaire, au moyen de trains extraordinaires.

Toutefois, la Confédération ou le Canton supportera les frais occasionnés par les mesures extraordinaires de sûreté pour le transport de poudres et de munitions, et répondra de tous les dommages, hors le cas de faute de la part de l'administration ou de ses employés.

Art. 31. La police intérieure de la voie, des gares et autres bâtiments destinés à son exploitation, appartient aux concessionnaires. La force publique peut y entrer pour le maintien de l'ordre. Des règlements approuvés par le Conseil d'Etat règleront ce service, et les employés de police et les gardes de la voie prêteront serment.

Art. 32. Les concessionnaires se prêteront à la jonction des lignes des autres compagnies avec la leur, d'après le mode le plus convenable et sans que ses tarifs puissent être modifiés au détriment des lignes incidentes. Ils pourront conclure, par conventions, les arrangements qu'ils jugeront convenables pour la construction, l'exploitation en commun, la remise à bail, ou le raccordement de la ligne.

Art. 33. La Société concessionnaire, comme telle, ne pourra être assujettie à des contributions cantonales ou communales, soit pour le chemin de fer, soit pour les embarcadères, matériel d'exploitation et autres accessoires qui en dépendent, que lorsque le revenu net atteindra le 5 %.

Ne sont point comprises dans cette exemption les contributions légales à l'assurance mutuelle contre l'incendie.

Les employés qui habitent le Canton de Neuchâtel sont soumis à l'impôt comme les autres citoyens habitant le Canton. Il en est de même des bâtiments et immeubles situés en dehors du chemin de fer.

*) Recueil des lois, t. II, p. 596 (art. 14).

Art. 34. Outre les conducteurs de locomotives et machinistes, que la loi fédérale dispense du service militaire, seront encore exempts du service personnel, sauf l'approbation des autorités fédérales, les conducteurs de trains, les gardes et autres employés du chemin de fer, pendant la durée de leur emploi.

Art. 35. Les rails, coussinets, plaques tournantes, roues, essieux, locomotives, tirés de l'étranger et destinés au chemin de fer de Convers-St. Imier, seront francs des droits d'entrée fédéraux.

Les fabriques suisses qui livreront ces objets seront dispensées des droits d'entrée fédéraux pour les matières brutes nécessaires à cette fabrication.

Cette disposition n'est applicable que pendant 10 ans, à dater du moment où la concession fédérale aura été accordée (art. 3 de la loi fédérale du 28 juillet 1852).*)

Art. 36. La Confédération aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer avec tout son matériel, les bâtiments et les approvisionnements, à l'expiration de la 30me, 45me, 60me, 75me, 90me et 99me année, à dater du commencement de l'exploitation sur toute la ligne, après que la Société en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par le tribunal arbitral, prévu à l'art. 41.

Art. 37. Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 30me, 45me, 60me année, on paiera vingt-cinq fois la valeur de la moyenne du produit nét pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération aura annoncé le rachat. En cas de rachat à l'expiration de la 75me année, il sera payé 22 1/2 fois, et à l'expiration de la 90me année, 20 fois la valeur du produit net. Il est bien entendu toutefois que le montant de l'indemnité ne peut, dans aucun cas, être inférieur au capital d'établissement primitif.

Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, il sera défalqué les sommes portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas de rachat à l'expiration de la 99me année, la somme présumée que coûterait la construction de la voie et

---

*) Recueil des lois, III, 170. Voir aussi les arrêtés fédéraux du 19 juillet 1854 (IV, 249) et du 9 juillet 1864 (VIII, 94).

son organisation en vue de l'exploitation à la dite époque, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet seront également vidées par arbitres (art. 41).

Art. 38. Toutes les lois fédérales sont pleinement applicables à l'entreprise, à moins que le contraire ne soit formellement exprimé dans la présente concession.

Art. 39. La Société concessionnaire pourra se fusionner avec une autre entreprise ou céder à une autre compagnie la ligne concessionnée.

Art. 40. Comme garantie de l'accomplissement des obligations imposées par la présente concession, le Comité, au nom de la Société qui sera constituée, déposera dans la caisse à désigner par le Conseil d'Etat, six mois après la ratification de la concession par l'autorité fédérale, un cautionnement de cinq mille francs en espèces ou en papiers; dans le premier cas, l'intérêt en sera payé au 4 %.

Ce cautionnement sera restitué à la Société dès qu'elle aura prouvé qu'elle a dépensé le quadruple de sa valeur pour l'établissement du chemin de fer Convers-St. Imier.

Art. 41. Toutes les contestations qui pourraient s'élever au sujet des clauses, charges et conditions de cette concession, seront jugées définitivement par un tribunal arbitral.

Le tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne pouvaient s'entendre sur le choix du sur-arbitre, le Tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur premièrement, puis le défendeur, élimineront chacun une des personnes présentées; celle restant sera sur-arbitre du Tribunal arbitral.

St. Imier, le 19 octobre 1865.

Au nom du Grand-Comité (Conseil d'administration provisoire) du chemin de fer par le Vallon de St. Imier:

Le Comité exécutif,

Le Président:

A. Girard.

Le Secrétaire:

Charmillot, not.

Le *Grand-Comité* (Conseil d'administration provisoire) du chemin de fer par le Vallon de St. Imier, dans sa séance du 19 octobre 1865, a approuvé et ratifié purement et simplement, selon sa forme et teneur, la demande en concession qui précède, formulée pour et en son nom par le Comité exécutif susdit.

Pour extrait conforme au protocole:

Le Président,

A. Girard.

Le Secrétaire,

Charmillot, not.

Approuvé par le Conseil d'Etat, sous les réserves contenues dans son rapport en date de ce jour.

Neuchâtel, le 19 mars 1866.

Au nom du Conseil d'Etat:

Le Président,

Henri Touchon.

Le Secrétaire,

George Guillaume.

LE GRAND CONSEIL

de la

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHATEL,

vu un rapport du Conseil d'Etat sur une demande en concession faite par le Grand Comité (Conseil d'administration provisoire) du chemin de fer par le Vallon de St. Imier,

décrète:

Art. 1er La concession susmentionnée est accordée, moyennant que la Compagnie élise domicile dans le Canton de Neuchâtel et soit soumise à la juridiction des tribunaux neuchâtelois pour

toute contestation qui pourrait naître à l'occasion, soit do la construction, soit de l'exploitation de la dite ligne.

Art. 2. La Compagnie se conformera aux lois et règlements du Canton sur la police des chemins de fer.

Neuchâtel, le 22 mars 1866.

Au nom du Grand Conseil:
Le Président,
Alf. Dubois.
L'un des Secrétaires,
A. Guyot-Lupold.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

la concession pour la construction d'un chemin de fer depuis les Convers, frontière bernoise, jusqu'à la gare du Jura industriel.

(Du 21 Juillet 1866.)

L'ASSEMBLEE FÉDÉRALE
de la
CONFEDÉRATION SUISSE,

vu une concession, du 22 Mars 1866, accordée par le Grand Conseil du Canton de Neuchâtel au Grand Comité du chemin de

fer par le vallon de St. Imier, composé de délégués des Conseils communaux d'habitants et de bourgeoisie de Villeret, St. Imier, Sonvillier et Renan, pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer des Convers (frontière bernoise) jusqu'à la gare du Jura Industriel;

vu le rapport et la proposition du Conseil fédéral du 18 Juillet 1866;

en application de la loi fédérale du 28 Juillet 1852,

arrête:

La ratification de la Confédération est accordée à cette concession aux conditions suivantes:

Art. 1er. En conformité de l'article 8, alinéa 3 de la loi fédérale sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, il est réservé au Conseil fédéral de percevoir pour le transport régulier périodique des personnes, en raison du produit de la voie et de l'influence financière de l'entreprise sur le produit des postes, un droit de concession annuel, lequel ne doit pas dépasser le montant de fr. 500 pour chaque rayon d'une lieue en exploitation. Le Conseil fédéral ne fera toutefois pas usage de ce droit aussi longtemps que l'entreprise du chemin de fer ne produira pas au-delà de 4 $^0/_0$, après déduction de la somme portée sur le compte d'exploitation ou incorporée à un fonds de réserve.

Art. 2. La Confédération a le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer concessionné, avec tout son matériel, les bâtiments et approvisionnements, à l'expiration de la 30e, 45e, 60e, 75e, 90e et 99e année, à dater du commencement de l'exploitation sur toute la ligne, après que la Société en aura été avisée cinq ans à l'avance.

Dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre au sujet de l'indemnité à fournir, celle-ci sera déterminée par un tribunal d'arbitrage.

Ce tribunal sera composé de telle sorte que chacune des parties nommera deux arbitres et que ceux-ci désigneront un sur-arbitre. Si les arbitres ne peuvent s'entendre quant à la personne du sur-arbitre, le tribunal fédéral présentera une triple proposition, dont le demandeur premièrement, puis le défendeur, éliminent chacun une des personnes présentées. Celle qui reste est sur-arbitre du tribunal d'arbitrage.

Pour la fixation de l'indemnité à fournir, les dispositions suivantes seront appliquées:

a. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30e, 45e et 60e année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75e année, il sera payé 22 $^1/_2$ fois, et à l'expiration de la 90e année 20 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois que la somme d'indemnité ne peut dans aucun cas être inférieure au capital primitif. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou incorporées à un fonds de réserve.

b. Dans le cas du rachat à l'expiration de la 99e année, la somme présumée que coûterait, à la dite époque, la construction de la voie et son organisation en vue de l'exploitation, sera payée à titre d'indemnité.

c. Le chemin de fer avec ses accessoires sera cédé à la Confédération dans un état parfaitement satisfaisant, quelle que soit l'époque du rachat. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation, on déduira un montant proportionné de la somme de rachat.

Les contestations qui viendraient à s'élever à ce sujet, seront vidées par le tribunal d'arbitrage sus mentionné.

Art. 3. Dans le délai de 12 mois, à dater du présent arrêté, les travaux de terrassement pour le chemin de fer devront commencer, et il sera en même temps fourni une justification suffisante des moyens de continuer régulièrement l'entreprise; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces deux conditions, aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale donnée à la concession, comme nulle et non avenue.

Art. 4. Toutes les prescriptions de la législation fédérale, notamment de la loi fédérale du 28 Juillet 1852 sur la construction et l'exploitation de chemins de fer, devront être d'ailleurs strictement observées, et il ne peut y être dérogé en aucune manière par les dispositions de la présente concession. Relativement à l'art. 34 concernant l'exemption du service militaire des employés au chemin de fer, et à l'art. 35 touchant l'entrée en franchise de matériaux pour la ligne ferrée, toutes les lois fédérales et les droits de la Confédération sont intégralement réservés.

Art. 5. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication usitée du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,
Berne, le 19 Juillet 1866.

Le Président: WELTI.
Le Secrétaire: J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,
Berne, le 21 Juillet 1866.

Le Président: NIGGELER.
Le Secrétaire: SCHIESS.

Le Conseil fédéral décrète:

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 27 Juillet 1866.

Le Président de la Confédération:
J. M. KNUSEL.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Transfert de la concession du chemin de fer Jougne-Eclépens.

a.

DÉCRET

du

Grand-Conseil du Canton de Vaud, ratifiant une convention y relative, en date du 11 septembre 1866.

(Du 24 septembre 1866.)

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD,

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat,

décrète :

Art. 1er. La convention annexée au présent décret, passée entre le Conseil d'Etat, la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses et la Société *Cusack Patrick Roney et Comp.*, portant transfert à cette dernière de la concession du chemin de fer dès la frontière française près Jougne à un point de la ligne Morges-Lausanne-Yverdon, est ratifiée dans tout son contenu, mais sous les réserves suivantes :

1° La date du 20 septembre indiquée à l'article 5 est remplacée par la date du 30 septembre.

2° La Société justifiera de ses moyens d'exécution.

3° Les paiements à faire par l'Etat de Vaud pour la subvention de 3,200,000 francs, en outre de ce qui est spécifié à

l'article 3 de la convention, ne seront effectués qu'au fur et à mesure que la Société aura encaissé par des versements sur les actions et les obligations des sommes égales aux paiements de l'Etat de Vaud, les versements sur les actions devant être au moins égaux à ceux effectués sur les obligations.

Art. 2. L'approbation de la Confédération est réservée si elle est reconnue nécessaire, à teneur de la loi fédérale du 28 juillet 1852 sur les chemins de fer.

Art. 3. Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret.

Donné, sous le grand sceau de l'Etat, à Lausanne, le 24 septembre 1866.

Le Président du Grand Conseil:
Ruchonnet.

(L. S.)

Le Secrétaire:
L^s Jaccard.

---

b.

CONVENTION.

(Du 11 septembre 1866.)

Entre l'Etat de Vaud, représenté par MM. les conseillers d'Etat Jules *Roguin*, J. *Berney* et P. *Cérésole*; — la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses, représentée par MM. Jean *Schopfer* et Louis *Aubert*, ses administrateurs; et la Société Sir *Cusack P. Roney et Comp.*, représentée par Sir Cusack P. Roney, MM. Louis Blanchenay, Edmond Poujard'hieu et Jules Eytel, administrateurs de la Compagnie, et Félix Tourneux, ingénieur en chef, directeur de la dite Compagnie,— il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. La *Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses* cède et transfère à la Société *Sir Cusack P. Roney et Comp.*, la

concession que l'Etat de Vaud lui a accordée par convention du 10 mars 1856, ratifiée par décret du Grand Conseil, le 2 avril 1856, approuvée par arrêtés des Autorités fédérales des 5 mars 1858, 19 juillet 1861 et 30 septembre 1864, d'un chemin de fer dès la frontière française près Jougne à un point à déterminer de la ligne Morges-Lausanne-Yverdon, selon la teneur des clauses, charges et conditions du cahier des charges et des arrêtés d'approbation des autorités fédérales.

La Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses s'oblige, en outre, à payer à la Société Sir Cusack P. Roney et Ce, une redevance annuelle et variable, basée sur le revenu brut kilométrique de son réseau, tel qu'il lui est payé par la Société d'exploitation des chemins de fer de la Suisse occidentale.

Cette redevance est fixée à :

fr.						fr.		
15,000	lorsque	la part kilométrique	de l'Ouest-Suisse	serait	comprise entre	20,300	et	21,000
25,000	»	»	»	»	»	21,000	»	22,000
35,000	»	»	»	»	»	22,000	»	23,000
45,000	»	»	»	»	»	23,000	»	24,000
55,000	»	»	»	»	»	24,000	»	25,000
65,000	»	»	»	dépasserait				25,000

Cette redevance ne sera toutefois exigible que lorsque la ligne de Jougne sera dans son entier mise en exploitation et livrée à la circulation entre Pontarlier et le point de jonction avec la ligne d'Yverdon à Lausanne. Cette redevance cessera d'être due le jour où les actions de la nouvelle Compagnie rapporteraient, sans le secours de la redevance, un intérêt de 5 %.

Art. 2. La Société Sir Cusack P. Roney et Ce accepte cette cession et s'oblige, tant envers la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses qu'envers l'Etat de Vaud, à construire et exploiter la ligne qui en fait l'objet, conformément aux clauses, charges et stipulations du cahier des charges sus-rappelé, annexé à la présente convention, et sous les conditions suivantes :

Le tracé du chemin de fer à construire partira d'un point de la ligne Lausanne-Yverdon, situé entre la gare de Cossonay et celle d'Eclépens, passera près de La Sarraz, d'Arnex, de Croy, de Brethonnières, de Vallorbes, à moins de trois cent cinquante perches de chacune de ces localités, pour aboutir au point auquel doit se relier le chemin de fer de Pontarlier à Jougne, à construire sur territoire français.

Il sera établi des gares pour La Sarraz, Vallorbes et Croy, aussi près que possible de ces localités, et une gare pour Orbe, à moins de neuf cent cinquante perches de cette ville.

Le maximum de l'inclinaison des pentes ne dépassera pas vingt pour mille; toutefois, sur la demande de la Compagnie, ce maximum de pente pourra être élevé, moyennant l'autorisation du Conseil d'Etat.

Les plans du chemin de fer seront soumis à l'approbation du Conseil d'Etat, dans les trois mois dès la ratification de la convention; les travaux devront commencer dans les trois mois dès cette approbation, et, en tout cas, dans les six mois dès la ratification des présentes.

La ligne sera livrée à l'exploitation dans le délai de deux ans dès le commencement des travaux.

A défaut par la Compagnie concessionnaire d'avoir présenté ses plans, commencé ses travaux, ouvert la ligne à l'exploitation dans les délais ci-dessus fixés, ou en cas d'inexécution par elle des obligations qui lui sont imposées par le cahier des charges, la concession qui lui est transmise par les présentes sera périmée et le cautionnement acquis à l'Etat de Vaud, à moins qu'une prolongation de délai ne soit accordée par le Conseil d'Etat.

Art. 3. Le Conseil d'Etat du Canton de Vaud approuve la cession faite par la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses de la concession sus-visée à la Société Sir Cusack P. Roney et C[e], et accepte, au nom de l'Etat de Vaud, l'engagement pris envers lui par cette Société de construire et exploiter la ligne ci-dessus mentionnée, conformément aux stipulations de l'art. 2.

Il s'engage, au nom de l'Etat de Vaud, sous réserve des ratifications constitutionnelles, à livrer, à titre de subvention, à la Société Sir Cusack P. Roney et C[e]:

1° Une somme de *trois millions deux cent mille francs*, représentant les prestations en nature et en argent stipulées en faveur de la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses, pour la section de Jougne à la ligne Morges-Lausanne-Yverdon, par la convention du 10 mars 1856.

2° Une somme de *six cent mille francs* que les Communes intéressées à la construction de la ligne se sont engagées à verser à cet effet dans la Caisse de l'Etat.

Cette subvention de trois millions huit cent mille francs sera payée de la manière suivante, par l'Etat:

Trois millions deux cent mille francs en cours de travaux.

Six cent mille francs lors de l'ouverture de la ligne à l'exploitation, après sa reconnaissance par les ingénieurs de l'Etat.

Les trois millions deux cent mille francs, payables en cours de travaux, seront livrés par acomptes successifs, le premier de trois cent mille francs et les suivants de deux cent mille francs chacun, sur états représentant en terrains, en travaux, en rails,

en traverses, en locomotives et wagons, déposés sur les terrains de la ligne et destinés à son exploitation, une valeur au moins double de la somme à livrer.

Ces états de situation, établis par les ingénieurs de l'Etat et de la Compagnie, seront soumis au règlement définitif de l'ingénieur cantonal.

Le cautionnement de deux cent mille francs, déposé à la Banque cantonale, sera, en outre, restitué à la Société, lorsque la ligne aura été ouverte à l'exploitation, et qu'elle aura été reconnue par les ingénieurs de l'Etat, à moins que, par suite de l'inexécution de ses engagements, ce cautionnement ne soit acquis à l'Etat, conformément à l'article 2 ci-dessus.

Art. 4. Le cahier des charges annexé à la convention du 10 mars 1856 est maintenu pour être appliqué à la concession transférée par les présentes, à l'exception de l'art. 1[er] qui, pour ce qui concerne la première section de Jougne à la ligne de Morges-Lausanne-Yverdon, est abrogé et remplacé par les dispositions de la présente convention.

Art. 5. La présente convention tombera en nullité, les parties seront réciproquement déliées et le cautionnement déposé par la Compagnie concessionnaire lui sera restitué avec les intérêts si au 20 septembre courant, le chiffre total des subventions à verser par les Communes intéressées dans la Caisse de l'Etat n'atteignait pas le chiffre de six cent mille francs que l'Etat s'engage à payer pour leur compte à teneur de l'art. 3, § 2, de cette convention.

Art. 6. Lorsque la présente convention aura été approuvée par le Grand Conseil, la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses sera exonérée des obligations contractées par elle, en faveur de l'Etat de Vaud, dans celle du 10 mars 1856, pour ce qui concerne la section de Jougne à la ligne Morges-Lausanne-Yverdon, à moins que dans le cas prévu à l'art. 5, le présent traité ne vienne à tomber en nullité.

Ainsi fait et signé, à Lausanne, le 11 septembre 1866.

Jules Roguin.
J. Berney.
P. Cérésole.
J. Schopfer.
Sir Cusack P. Roney.
L. Blanchenay.
E[d] Poujard'hieu.
J. Eytel.
Félix Tourneux.

Le Conseil d'Etat approuve, pour ce qui le concerne, la présente convention.

Lausanne, le 12 septembre 1866.

Le Président :
Jules ROGUIN.

(L. S.)

Le Chancelier :
CAREY.

---

c.

Lettre du Conseil fédéral au Conseil d'Etat du Canton de Vaud.

(Du 12 octobre 1866.)

Tit.,

Par office du 6 courant, vous nous transmettez une copie du décret de votre Grand Conseil du 24 septembre 1866, par lequel il accorde sa ratification au transfert, par la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses, de la concession du chemin de fer dès la frontière française près Jougne à un point de la ligne Morges-Lausanne-Yverdon, à la Société Cusack Patrick Roney & Comp.

Cette concession ayant déjà obtenu l'approbation de l'Assemblée fédérale, et étant à l'heure qu'il est encore en vigueur, nous nous bornons à prendre acte de la communication qui nous a été faite de la cession et à rappeler qu'à teneur du dernier arrêté fédéral, du 30 septembre 1864, relatif à la concession dont il s'agit, la justification pour le commencement des terrassements et des moyens de continuer l'entreprise, devra être fournie jusqu'au 1er juin 1867.

Nous saisissons cette occasion, Tit., de vous recommander avec nous à la protection divine.

Berne, le 12 octobre 1866.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération :
J. M. KNUSEL.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

touchant

la prolongation de délai pour le chemin de fer Jougne-Eclépens.

(Du 11 Décembre 1866.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu une demande du Conseil d'Etat du Canton de Vaud, du 26 Octobre 1866;

vu un rapport du Conseil fédéral du 3 Décembre 1866,

arrête :

1. Le délai fixé à l'article 3 de l'arrêté du Conseil fédéral du 5 Mars 1858 *), portant approbation de la concession accordée par le Canton de Vaud en vue de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer de Jougne à Massonger**), pour le commencement des terrassements sur la section de Jougne en raccordement avec la ligne Yverdon-Morges, ainsi que pour la justification des moyens de continuer l'entreprise, délai qui ayant été prolongé par arrêté fédéral du 30 Septembre 1864 ***) jusqu'au 1er Juin 1867, est à nouveau prorogé de trois ans, savoir jusqu'au 1er Juin 1870.

---

*) Voyez Recueil des chemins de fer, IV. partie, page 186.
**) „ „ „ „ „ IV. „ „ 173.
***) „ „ „ „ „ V. „ „ 67.

2. Toutes les autres dispositions de l'arrêté mentionné du Conseil fédéral demeurent en force et il ne doit y être dérogé en rien par le présent arrêté.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication de cet arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 7 Décembre 1866.

Le Président : SAHLI.
Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 11 Décembre 1866.

Le Vice-Président : STEHLIN.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 14 Décembre 1866.

Le Président de la Confédération :
J. M. KNUSEL.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

touchant

la prolongation de délai pour le chemin de fer Porrentruy-Delle.

(Du 15 Décembre 1866.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu un office du Gouvernement de Berne, du 4 Décembre 1866, d'où il résulte que le Grand Conseil de Berne a prolongé, le 30 Novembre dernier, d'une année le délai fixé aux concessionnaires du chemin de fer Porrentruy-Delle, pour le commencement des terrassements et la justification des moyens de continuer cette entreprise;

vu un rapport du Conseil fédéral du 10 Décembre 1866,

arrête:

1. Le délai fixé à l'article 3 de l'arrêté fédéral du 18 Juillet 1865,* approuvant la concession accordée par le Grand Conseil du Canton de Berne pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Porrentruy à Delle**), pour le commencement des terrassements et la justification des moyens de continuer l'entreprise, est prolongé d'une année, savoir jusqu'au 18 Janvier 1868.

---

*) Voir page 129 ci-dessus.
**) „ „ 116 „

2. Toutes les autres dispositions du susdit arrêté fédéral sont maintenues et il n'y sera dérogé en rien par le présent arrêté.

3. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution et de la publication du présent arrêté.

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 12 Décembre 1866.

Le Président : SAHLI.

Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 15 Décembre 1866.

Le Président : PHILIPPIN.

Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 19 Décembre 1866.

Le Président de la Confédération :
J. M. KNUSEL.

Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

concernant

les chemins de fer tessinois.

(Du 21 Décembre 1866.)

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu deux rapports du Conseil fédéral du 6 Novembre 1865 et du 30 Novembre 1866, d'où il résulte que les travaux de construction sur les chemins de fer Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso et Bellinzona-Locarno, pour lesquels la concession a été accordée le 12 Juin 1863*) par le Grand Conseil du Tessin, et approuvée le 31 Juillet 1863**) par l'Assemblée fédérale, n'ont pas été poussés dans les délais fixés par la concession pour leur achèvement; qu'au contraire, sans qu'il y ait eu cause de force majeure, ils ont été retardés au point que leur achèvement et leur ouverture à la circulation ne sont plus possibles dans ces délais; que les sommations et les avertissements adressés par le Conseil fédéral à réitérées fois sont restés sans succès;

faisant application de l'article 4 de l'arrêté fédéral du 31 Juillet 1863,

arrête :

1. La ratification de la Confédération pour la concession désignée ci-dessus est déclarée éteinte.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de cette décision.

---

*) Voir page 23 ci-dessus.
**) „ „ 31 „

Ainsi arrêté par le Conseil des Etats,

Berne, le 18 Décembre 1866.

Le Président : SAHLI.
Le Secrétaire : J. KERN-GERMANN.

Ainsi arrêté par le Conseil national,

Berne, le 21 Décembre 1866.

Le Président : PHILIPPIN.
Le Secrétaire : SCHIESS.

Le Conseil fédéral arrête :

L'arrêté fédéral ci-dessus sera mis à exécution.

Berne, le 24 Décembre 1866.

Le Président de la Confédération :
J. M. KNUSEL.
Le Chancelier de la Confédération :
SCHIESS.

TABLE DES MATIÈRES

de la

cinquième partie du Recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses.

Page

En général:

Arrangement entre les Cantons de Zurich, Glaris, St. Gall. Grisons et Thurgovie, touchant l'hypothèque sur des chemins de fer 68
Convention entre les Cantons de Zurich, St. Gall et Thurgovie, touchant l'exercice du droit au rachat de chemins de fer 73. 75
Concessions de fils télégraphiques pour chemins de fer:
Zurich-Oerlikon-Bulach-Dielsdorf 110
Läufelfingen-Olten 111
Exemption du service militaire de divers employés au chemin de fer bernois 62
Invitation de continuer les négociations avec les administrations de chemins de fer au sujet de l'établissement de trains de nuit 133
Prolongation du terme pour l'importation en franchise du matériel des chemins de fer suisses 63
Ordonnance concernant le transport du bétail sur les chemins de fer suisses 114
Transport par chemins de fer. Arrêté fédéral . . . 3

Ligne de Constance:

Concession de Thurgovie et de St. Gall pour un chemin de fer de Rorschach à Romanshorn . . 135. 146
Approbation des concessions 143. 154

Page

Ligne de ceinture du lac de Constance:

Concession pour une ligne de ceinture du lac de Constancee 49
Arrêtés fédéraux touchant cette concession . . 57. 60
Traité touchant la construction d'une ligne de ceinture du lac de Constance . . . . , . . . 157
Protocole final du dit traité 168
Approbation du traité 172

Ligne Chiasso-Biasca-Locarno:

Concession pour un chemin de fer de Chiasso à Biasca, avec embranchement sur Locarno 23
Approbation de la dite concession 31
Transfert des lignes ferrées Chiasso-Biasca-Locarno à la Compagnie européenne centrale 109
Invitation au Conseil fédéral d'examiner l'état des travaux des chemins de fer dans le Canton du Tessin . . 134
Extinction de la concession pour les chemins de fer dans le Canton du Tessin 253

Ligne Franco-Suisse:

Elévation du tarif des personnes sur le Franco-Suisse 203. 205

Ligne Fribourg-Lausanne:

Suppression de l'article 54 de la concession pour la ligne d'Oron 18
Concession pour un chemin de fer de Bulle à Romont . 82
Acte notarié touchant la susdite concession . . . 84
Approbation de la concession 86
Cahier des charges du chemin de fer Bulle-Romont . 89
Elévation du tarif des personnes pour la ligne Lausanne-Fribourg-frontière bernoise 207. 209

Ligne de la Marche:

Prolongation de délai pour le chemin de fer par la Marche 79. 80

Ligne Nord-Est:

Acquittement d'un droit de concession à la caisse des postes 5. 65. 107. 173

Page

Concession pour un chemin de fer de Oerlikon à Bulach, avec embranchement sur Dielsdorf 37
Approbation de cette concession 45

Chemins de fer à traction de chevaux:

Concession pour un chemin de fer à traction de chevaux, de Genève à Carouge 8
Cahier des charges pour la dite ligne 10
Fixation d'un cautionnement pour la Compagnie de cette ligne, Ch. Burn et Cie 15
Approbation de la concession 16. 17
Transport gratuit des envois de poste par la ligne Genève-Chêne 113

Chemin de fer pneumatique:

Décret du Grand-Conseil du Canton de Vaud, touchant la construction d'un chemin de fer pneumatique entre la gare des voyageurs et la place St. François à Lausanne 198
Cahier des charges pour ce chemin de fer 193
Approbation de cette concession 199

Ligne Porrentruy-Delle:

Concession pour le chemin de fer de Porrentruy à Delle 116
Approbation de cette concession 129
Prolongation de délai pour la dite ligne 251

Ligne du Val de St. Imier:

Concession pour une ligne des Convers à St. Imier . 175
Décret du Grand-Conseil du Canton de Berne, touchant la susdite concession 188
Approbation de cette concession 190
Concession pour une ligne des Convers à la gare du Jura industriel 226. 238
Approbation de cette concession 239

Ligne du Toggenbourg:

Concessions de Thurgovie et de St. Gall, pour un chemin de fer d'Ebnat à Wyl 211. 219
Approbation de ces concessions 216. 223

Page

Lignes de l'Ouest :

Prolongation de délai pour la ligne Jougne-Massonger . 67
Transfert de la concession pour la ligne Jougne-Eclépens 243
Prolongation de délai pour la ligne Jougne-Eclépens . 249

Ligne du Wiesenthal :

Convention entre la Suisse et le Grand-Duché de Baden, touchant les péages sur la ligne du Wiesenthal . 20

Ligne du Central :

Acquittement d'un droit de concession à la caisse des postes 6. 66. 108. 174

Ligne du lac de Zurich :

Prolongation de délai pour cette ligne 34. 35

Ligne Zurich-Zoug-Lucerne :

Modification à la concession pour une ligne de Lucerne à la frontière Lucerne-Zoug 7

TABLE DES MATIÈRES,

par Cantons.

Zurich.

Prolongation de délai pour la ligne du lac de Zurich 34. 35
Concession pour un chemin de fer de Oerlikon à Bulach, avec embranchement sur Dielsdorf 37
Approbation de cette concession 45
Convention touchant l'hypothèque sur des chemins de fer. 68
Convention touchant l'exercice du droit au rachat de la ligne Wallisellen 73

Page

Convention touchant l'exercice du droit au rachat de la ligne Winterthour-Wyl-Rorschach 75
Approbation de ces trois conventions 78

Berne.

Exemption du service militaire en faveur d'employés au chemin de fer de l'Etat 62
Concession pour une ligne de Porrentruy à Delle . . 116
Approbation de cette concession 129
Concession d'une ligne des Convers à St. Imier . . 175
Approbation de cette concession 190
Prolongation de délai pour la ligne de Porrentruy à Delle 251
Concession d'une ligne des Convers à la gare du Jura industriel 226
Approbation de cette concession 239

Lucerne.

Modification à la concession d'une ligne de Lucerne à la frontière de Lucerne-Zug 7

Schwyz.

Prolongation de délai pour la ligne de la Marche . 79. 80

Glaris.

Convention touchant l'hypothèque sur des chemins de fer 68
Approbation de cette convention . , ... 78

Fribourg.

Suppression de l'article 54 de la concession pour la ligne d'Oron 18
Concession d'un chemin de fer de Bulle à Romont . . 82
Approbation de cette concession 86
Cahier des charges de la ligne Bulle-Romont . . . 89
Elévation du tarif des personnes sur la ligne Lausanne-Fribourg- frontière bernoise 207. 209

Bâle-Ville.

Convention avec le Grand-Duché de Baden, touchant les péages sur la ligne du Wiesenthal 20

Page

St. Gall.

Concession d'une ligne de ceinture du lac de Constance . 49
Arrêtés fédéraux touchant cette concession . . 57. 60
Arrangement au sujet de l'hypothèque sur des chemins de fer 68
Convention touchant l'exercice du droit au rachat de la ligne Winterthour-Wyl-Rorschach 73
Approbation des susdites conventions 78
Concession d'une ligne de Rorschach à Romanshorn . 146
Approbation de cette concession 154
Traité pour la construction d'une ligne de ceinture sur le lac de Constance 157
Approbation de ce traité 172
Concession d'une ligne d'Ebnat à Wyl 219
Approbation de cette concession 223

Grisons.

Arrangement concernant l'hypothèque sur des chemins de fer 68
Approbation de cette convention 78

Thurgovie.

Arrangement concernant l'hypothèque sur des chemins de fer 68
Convention touchant l'exercice du droit au rachat de la ligne Winterthour-Wyl-Rorschach 73. 75
Approbation des conventions susmentionnées 78
Concession d'une ligne ferrée de Rorschach à Romanshorn 135
Approbation de cette concession 143
Concession d'un chemin de fer d'Ebnat à Wyl . . 211
Approbation de cette concession 216

Tessin.

Concession d'un chemin de fer de Chiasso à Biasca, avec embranchement sur Locarno 23
Approbation de cette concession 31
Transmission des lignes Chiasso-Biasca-Locarno à la Compagnie européenne centrale 109
Expertise de l'état des lignes Chiasso-Biasca-Locarno . 134
Extinction de la concession de ces lignes . . . 253

Page

Vaud.

Suppression de l'article 54 de la concession pour la ligne d'Oron 18
Prolongation de délai pour la ligne Jougne-Massonger . 67
Concession d'un chemin de fer pneumatique entre la gare des voyageurs et la place St. François à Lausanne . 198
Cahier des charges de cette concession 193
Approbation de la concession et du cahier des charges . 199
Transfert de la concession pour la ligne Jougne-Eclépens 243
Prolongation de délai pour la ligne Jougne-Eclépens . 249

Neuchâtel.

Elévation du tarif des voyageurs sur le Franco-Suisse 203. 205

Genève.

Concession pour un chemin de fer à traction de chevaux, de Genève à Carouge 8
Cahier des charges de cette concession 10
Fixation d'un cautionnement pour la Compagnie Ch. Burn et Cie 15
Approbation de la concession pour le chemin de fer à traction de chevaux Genève-Carouge 16. 17
Expédition gratuite des envois de poste par le chemin de fer à traction de chevaux entre Genève et Chêne . 113